

JOSEPH SCHULTZ

VILLES ET REGIONS EN HONGRIE

TOME I

THESE PRESENTEE DEVANT L'UNIVERSITE DE MONTPELLIER III

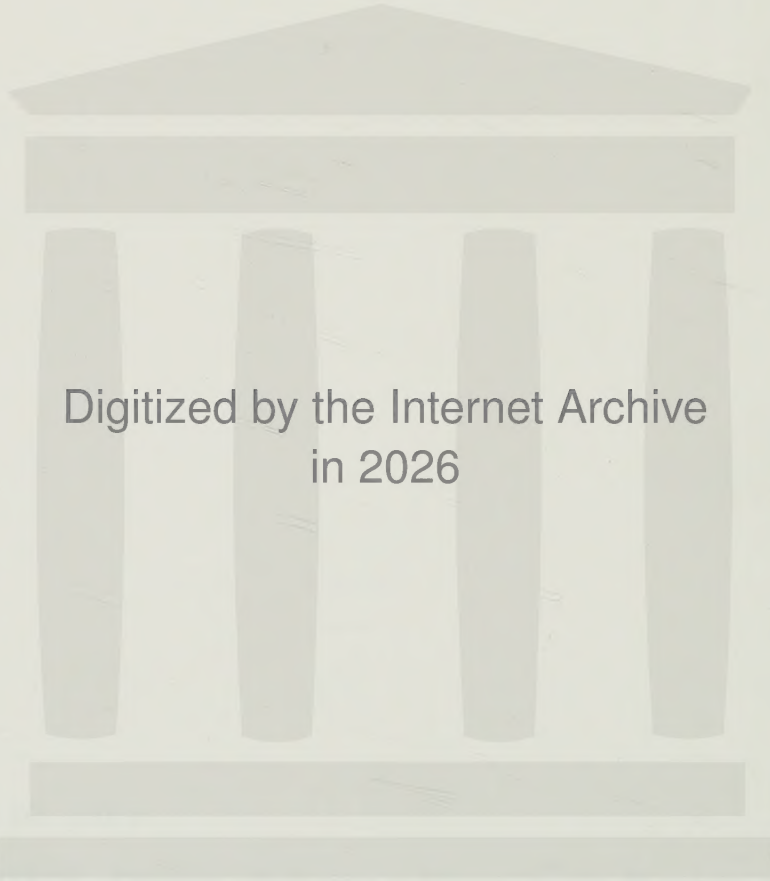
— LE 24 AVRIL 1976 —

SERVICE DE REPRODUCTION DES THESES
UNIVERSITE DE LILLE III

- 1982 -

COMPOSITION DU JURY

M. René LAMORISSE, *Président, Professeur à l'Université de Montpellier III,*
M. Raymond DUGRAND, *Rapporteur, Professeur à l'Université de Montpellier III,*
Mme Jacqueline BEAUJEU-GARNIER, *Professeur à l'Université de Paris I,*
M. André BLANC, *Professeur à l'Université de Paris X,*
M. György ENYEDI, *Professeur à l'Académie des Sciences de Budapest,*
M. Raymond LEDRUT, *Professeur à l'Université de Toulouse II.*



Digitized by the Internet Archive
in 2026

JOSEPH SCHULTZ

VILLES ET REGIONS EN HONGRIE

TOME I



THESE PRESENTEE DEVANT L'UNIVERSITE DE MONTPELLIER III

— LE 24 AVRIL 1976 —

SERVICE DE REPRODUCTION DES THESES
UNIVERSITE DE LILLE III

- 1982 -

ATLAS ET REGIONES
EX HONORIS



A V A N T - P R O P O S

L'élaboration de ce livre est un témoignage d'attachement envers un pays où j'ai longtemps vécu et dont je n'ai pas cessé de suivre l'évolution, les problèmes et les réussites, en gardant un secret espoir de pouvoir un jour y consacrer une étude géographique complexe. Au cours de mon premier séjour en 1966, après dix ans d'absence, il m'est apparu qu'il existait une réelle possibilité de travail et mes craintes, la méfiance envers l'étranger que je suis devenu, ont disparu devant l'accueil chaleureux dont j'ai bénéficié partout, et principalement à l'Institut de Recherches Géographiques de Budapest.

Mes recherches ont été grandement facilitées par l'intérêt et l'aide des maîtres et collaborateurs de l'Institut. Mes remerciements vont tout particulièrement à György ENYEDI. Ses observations et ses suggestions, dont je ne cessais de bénéficier pendant huit ans, ont été pour moi un gage de confiance à poursuivre de façon méthodique des recherches pleines d'embûches.

Je dois beaucoup par ailleurs, à l'enseignement reçu dans les années 1960 à l'Institut de Géographie de Montpellier. Ma gratitude s'adresse tout particulièrement à Raymond DUGRAND en qui j'ai trouvé un maître à penser et qui a été l'artisan de ma carrière. Ce travail n'aurait sans doute pas vu le jour sans les encouragements qu'il me prodigua, sans ses conseils et réconforts dans les moments où l'éten- due du sujet, l'éloignement du pays étudié, les lacunes de l'information n'allaient pas sans engendrer un certain dé- couragement.

Mes remerciements vont aussi à mes collègues de l'Institut de Géographie de Montpellier, aux collaborateurs et amis de l'Atlas Régional qui, au début de ma carrière, en me considérant pleinement comme un des leurs, m'ont permis de surmonter un complexe tout naturel qui vient de la con- naissance imparfaite de la langue et des habitudes françai- ses.

Qu'il me soit enfin permis de remercier ma femme qui a été associée à ce long travail, l'a relu et a facilité constamment ma tâche, elle n'est pas la dernière à qui cet- te étude doit tant.

I N T R O D U C T I O N

Le fait urbain en Hongrie. Le point de départ :
la situation en 1950

1 - La diversité de villes.

Le milieu naturel peu différencié de la Hongrie ne favorise pourtant pas l'uniformité urbaine. Dans ce petit pays, la ville revêt de multiples visages et caractères. Les différences dans l'aspect physique sont les premières observations déroutantes. Dans l'Ouest et le Nord, les maisons élevées, serrées les unes contre les autres le long des rues tortueuses ou des avenues larges entourent le centre monumental qui forme un paysage urbain mouvementé, plein de symboles, débordant de vitalité. L'architecture, le tissu urbain, la structuration de quartier révèlent l'empreinte du passé que soulignent, ici et là, des ensembles de style renaissance ou baroque, témoins de la permanence de la vie urbaine. En franchissant le Danube, dans la moitié orientale du pays, la ville obéit à d'autres critères. Elle s'étend démesurément dans l'espace, donne une impression d'aération avec ses mai-

sons basses, uniformes, entourées de jardins, qui s'alignent invariablement le long des rues rectilignes, le plus souvent dépourvues de revêtement moderne, et qui conduisent vers une place unique et vaste, que dominent des bâtiments publics ou religieux : étrange assemblage d'attributs urbains dans un paysage qui ressemble à celui d'un immense village. Et puis il y a Budapest. La disparité du niveau de vie perceptible entre les villes provinciales est relative. Elle devient insignifiante si nous considérons la pauvreté de l'ensemble de la province face à la richesse de la capitale. A l'Est comme à l'Ouest du Danube, les villes sont de petite taille, les plus grandes d'entre elles atteignent tout juste 100.000 habitants. L'agglomération de Budapest approche les deux millions de personnes, concentrant ainsi le cinquième de la population. Aucun point de comparaison ne peut être avancé. Budapest ne ressemble qu'à d'autres métropoles européennes.

Les divergences concernant l'aspect extérieur se retrouvent au niveau des activités urbaines, comme dans la composition socio-professionnelle de la population. En examinant les localités de plus de dix mille habitants, on trouve, au moment du recensement de 1949, 45 unités où l'activité agricole occupe au moins la moitié des actifs et 42 autres où cette activité a un rôle très secondaire (1). De telles oppositions dans l'orientation économique impriment des divergen-

(1) Les 106 localités de plus de 10.000 habitants (agglomération de Budapest exclue) se répartissent comme suit, en fonction de l'importance des actifs agricoles : plus de 50 % : 45 ; de 33 à 50 % : 20 ; de 20 à 33 % : 19 ; de 10 à 25 % : 16 ; moins de 10 % : 6.

ces dans l'organisation urbaine et déterminent le dynamisme de la société.

2 - La parenté régionale.

Les différents types de ville se regroupent dans des cadres régionaux distincts. A l'Ouest du Danube, dans la Kisalföld, dans la Transdanubie ainsi qu'au Nord du pays, dans la Dorsale, s'éparpillent des villes bien équipées dont le paysage urbain, la structure et les activités s'apparentent à ce que l'on peut rencontrer fréquemment plus à l'Ouest dans l'Europe centrale, en Autriche ou en Tchécoslovaquie. De l'autre côté du Danube, dans la Grande plaine, l'Alföld, s'alignent les villes basses, d'aspect rural. L'importance de leur fonction agricole pose même la question de la réalité urbaine, aussi, nombreux sont les géographes qui leur refusent le "titre" de ville, choisissant de préférence le terme "ville rurale" (1), "ville agricole" (2), "village-ville" "village urbanisé" (3) ou "agroville". Le terme spécifique hongrois est "mezőváros", ville de marché agricole, terme très ancien, lié au droit de foire obtenu jadis et jalousement gardé.

La taille et la densité des villes ainsi que leurs places au coeur de leur environnement rural, permettent de nuancer et de définir tout à la fois des régions ho-

(1) George P., Tricart J., 1954, tome II, p. 692.

(2) Blanc A., George P., Smotkine H., 1967, p. 198.

(3) Derrueau M., 1971, p. 460.

mogènes. Ainsi cinq grands ensembles s'individualisent :

- L'altitude modérée de ses montagnes où les passages sont nombreux et aisés, fait que la Dorsale de Transdanubie ne constitue pas une entrave à l'épanouissement urbain ; elle constitue de la sorte un tout avec la plaine de la Kisalföld. La répartition des villes paraît harmonieuse et le réseau bien équilibré (voir figure n° 3). Villes anciennes très actives au cours de l'histoire, elles ont stagné depuis le début du siècle, avant d'être ranimées par l'industrialisation de l'entre-deux-guerres. De la masse de petites villes émergent alors trois centres appelés à jouer un rôle d'organisation régionale : Győr (70.000 habitants) à la confluence des vallées de la Kisalföld, Szombathely (48.000) au pied des Alpes et Székesfehérvár (42.000) à l'Est, au plus grand carrefour des passages de la Dorsale. La vie industrielle urbaine est à l'origine de migrations quotidiennes intenses et met en relation constante villes et campagne, surtout le long de la Dorsale et autour des trois grandes villes. L'urbanisation est particulièrement rapide, c'est ce qui explique que cette grande région possède les meilleurs taux d'équipement du pays.

- Au Sud du lac Balaton, la Transdanubie méridionale, zone de collines enchevêtrées, à pénétration peu aisée, présente une image différente. Si ses villes sont semblables à celles du Nord de la Transdanubie, elles sont peu nombreuses et inégalement distribuées, laissant de grands vides peu

urbanisés comme la Belső Somogy, le Zala ou encore toute la vallée de la Drave. Ici ville et campagne s'opposent fortement. L'habitat est dominé par la multitude de hameaux et de petits villages, à tel point que des villes comme Nagykanizsa (30.000) ou Kaposvár (37.000) font figure comparativement de véritables métropoles. L'industrie très concentrée dans les villes, ignore la campagne qui reste agricole, aux prises avec de graves problèmes de structure. L'émigration continue, accélère la dévitalisation, sauf dans le voisinage de Pécs (88.000) où l'extraction minière et les offres d'emploi de la grande ville ont bouleversé traditions et mentalités.

- La Dorsale du Nord n'est pas un simple prolongement de la Dorsale de Transdanubie. Si l'on retrouve le long du piémont une succession de villes commerçantes, semblables à celles de la périphérie de la Kisalföld, la vie dans les montagnes s'organise différemment. Elle se concentre le long de quelques vallées méridiennes (Sajo, Zagyva, Hernád), tandis que les hauteurs sont délaissées, dans une misère rappelant les pires contrées de la Transdanubie méridionale. Dans les vallées étroites s'égrènent les villes minières et industrielles, récemment et trop vite grandies dans l'anarchie et l'hétérogénéité qui caractérisent les pulsations de la révolution industrielle. Seule Miskolc (109.000) a su préserver son individualité en intégrant l'industrie à sa fonction d'échange ancienne, elle s'affirme comme un centre promis à une large polarisation régionale.

- L'habitat de l'Alföld est essentiellement constitué par une succession de gros bourgs dont l'origine doit être recherchée dans les conditions de la période d'occupation turque et le mode de colonisation de la plaine au XVIIIe siècle. L'agriculture prospère, capable d'innovations au temps où la conjoncture internationale lui était favorable (XIXe siècle), a gonflé les villes de l'Alföld où l'on dénombre en 1950, 61 des 106 localités de plus de 10.000 habitants. Demeurée totalement étrangère à la révolution industrielle, la croissance de ces villes est brisée net, dès que la cascade de crises économiques précipite la faillite de l'agriculture. Le grand nombre de villes de l'Alföld cache la pauvreté de leurs fonctions et la stagnation - sinon le dépérissement - qui rongeaient l'économie depuis les années 1930. La proximité des villes, tout particulièrement dans la Transisza (voir figure n° 3) ne pourrait être considérée comme la confirmation de l'urbanisation générale : il s'agit d'unités de population dotées de fonctions comparables et élémentaires dont la force de rayonnement ne dépasse pas l'environnement immédiat, constitué par une myriade de fermes isolées, les "tanyas". La fonction agricole dominante n'est pas une particularité des petites villes de 10.000 habitants. Certaines localités, parmi les plus peuplées du pays sont à prédominance agricole comme Hodmezövásárhely (50.000 habitants, 58,5 % d'actifs agricoles) ou Kecskemét (57.000 habitants, 45,5 % d'actifs agricoles). En fait, dans toute l'Alföld on ne compte que cinq villes où l'agriculture a un rôle secon-

naire (moins de 30 % des actifs à Szeged, Debrecen, Szolnok, Baja et Kiszvârda), et même dans les plus grandes villes, Szeged (87.000) et Debrecen (111.000) elle marque de son empreinte autant la société que la structure urbaines.

Si dans la Transdanubie et dans la Dorsale du Nord on a pu recueillir des indices autorisant quelques comparaisons avec les villes de l'Europe Centre-occidentale, dans le cas de l'Alföld, c'est vers l'Europe orientale (Pologne, Ukraine, Balkans) qu'il faut se tourner pour trouver des types semblables.

3 - La dépendance de la capitale.

Le regroupement des divers types de villes à l'intérieur d'ensembles régionaux homogènes, ne sous-entend pas forcément l'existence d'une vie régionale. La révolution industrielle n'a touché la Hongrie que partiellement : juste avant la guerre les relations traditionnelles demeurent vivaces, avec la persistance des liens semi-féodaux. Les villes nombreuses mais petites, cantonnées dans leurs seules fonctions de marché et d'administration symbolisent cette société figée. Se juxtaposent alors une mosaïque de "pays" et la vie régionale reste anémique. La seule grande ville de la Hongrie est Budapest. La disproportion est énorme entre la capitale et les villes de province.

En grande partie ce sont les conditions historiques qui expliquent cette disproportion : au moment du grand

développement urbain du siècle dernier, lié aux débuts du capitalisme, Budapest a grandi dans un espace géographique beaucoup plus vaste : celui du Bassin des Carpates. Dans la partie hongroise de l'empire d'Autriche-Hongrie, de grandes villes provinciales ont su se développer comme Pozsony (Bratislava), Zàgràb (Zagreb), Temesvår (Timisoara) ou Kolozsvår (Cluj). Mais ces grandes villes ont été détachées de la Hongrie selon les clauses du traité de Trianon, et la Hongrie actuelle (le tiers de l'ancienne) correspond en fait au centre du Bassin Carpatique, zone d'influence directe de Budapest, où le développement urbain est freiné par la proximité de la capitale. Le centralisme traditionnel de la Hongrie est un élément de choix en faveur de la concentration démographique dans la capitale, aux dépens du développement rapide des villes provinciales.

Bien plus que sa population, ce sont ses fonctions qui consacrent la suprématie de Budapest. Elle est l'unique centre de décision du pays, le seul pôle culturel, le noeud de communications par où transitent les flux interrégionaux. Ce rôle de direction incontestable se double d'une intense activité productive. L'agglomération concentre (en 1939) 46,6 % des usines (1), 61,9 % des emplois industriels, 61 % de la valeur de la production (2).

Alors toute l'activité du pays tourne autour de

(1) Etablissements industriels de plus de 20 employés. Il s'agit de 1.859 établissements avec quelques 200.000 ouvriers.
(2) Magyar Statisztikai Zsebkönyv (Annuaire Statistique), 1939, p. 120.

Budapest, c'est toute la Hongrie qui se trouve dans la zone polarisée directe de la capitale. Comment dans ces conditions, envisager une véritable vie régionale ? Si avant le traité de Trianon, Budapest jouait en Hongrie un rôle de pôle de développement économique, après la première guerre mondiale elle paralyse la province, instaurant des liens de sous-développement propres à une économie de prélèvement.

4 - L'unité urbaine dans l'uniformité des tendances d'évolution.

Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, un nouvel ordre politique est en marche. La prise du pouvoir du Parti Communiste, suivie de l'instauration du régime socialiste, est synonyme de transformations profondes et uniformes s'amplifiant sans cesse, touchant tous les domaines de la vie. La disparition des classes privilégiées ainsi que de la petite bourgeoisie conservatrice, ébranle l'ordre social. La ville devient le lieu de concentration de la classe ouvrière d'où est menée la lutte sociale révolutionnaire. La structure urbaine change de contenu et de signification. La nationalisation des immeubles du centre et la distribution de ces logements aux ouvriers nécessiteux remplit le centre ville d'une animation nouvelle. La fermeture progressive des petits commerces, la suppression des marchés et des foires accentuent encore la fonction de résidence. Les quartiers perdent leur caractère, l'espace urbain devient homogène et l'unité d'organisation devient l'îlot urbain.

Mais 1950 est une année qui laisse pressentir de grands remous économiques et sociaux : la collectivisation des terres a mis sur les routes une masse exceptionnelle de paysans qui affluent vers les villes ; on annonce la priorité de l'industrialisation générale, et l'on parle du début de la construction d'une nouvelle ville que l'on appelle "socialiste", Sztálinváros.... Un destin nouveau s'ouvre aux villes.

°
° °

D'une intensité jusque-là inconnue en Hongrie, la croissance urbaine s'accompagne d'un changement radical des activités urbaines, définissant ainsi de nouveaux rapports entre les villes et l'espace qui les entoure. Cette évolution est loin d'être régulière. Elle subit des contre-coups des fluctuations politiques, des révisions de principes de planification, des inexpériences entâchées d'hésitations et de renoncements. A partir de ces constatations il serait difficile de comprendre la situation actuelle sans en référer continuellement à l'évolution récente. Aussi dans l'étude que nous abordons sur les villes et régions en Hongrie, notre premier principe d'analyse est l'examen des problèmes sous l'angle dynamique. L'étude des villes en Hongrie, qui est l'objet du premier livre, n'est envisagée qu'à travers la croissance urbaine des trente dernières années.

Nous avons pu observer les inégalités profondes existant entre les villes et les régions, et dont hérite le régime socialiste, au moment où il s'installe en Hongrie.

Partant de cette réalité, il convient de se demander si les décisions politiques, les principes directeurs uniformes, peuvent avoir les mêmes effets et résultats dans tout le pays. L'observation minutieuse de la répartition spatiale des phénomènes s'impose, exigeant une recherche incessante des typologies et des corrélations.

Nous envisageons l'espace physique et social de la ville comme un champ d'action où s'affrontent de multiples facteurs d'évolution. Les choix politiques venus d'en haut visent l'uniformisation de l'évolution par la réglementation stricte de la vie économique et sociale. L'application du principe de dictature du prolétariat met en évidence la primauté du facteur politique dans toute décision, ce qui explique que que d'une ville à l'autre, des processus d'évolution analogues soient nettement perceptibles : la ville est un lieu de production industrielle privilégié, où réside la classe ouvrière, cellule d'organisation de la lutte révolutionnaire, elle est aussi le centre de propagation du progrès aussi bien dans le domaine social qu'économique. Ce rôle pourtant est inégalement rempli : des impératifs économiques nationaux entraînent l'acceptation du principe de priorité par delà une sélection spatiale, ce qui détruit l'harmonie du développement et l'égale distribution des richesses. En face de ces

deux facteurs externes, le milieu urbain local possède un potentiel: un acquis du passé, la situation géographique, mais aussi la force du pouvoir local. Les facteurs locaux peuvent agir comme des moteurs ou, au contraire, des freins de développement. Déterminer, dans la croissance urbaine, comme dans les rapports ville-campagne, la part de l'évolution spontanée et volontaire conduit souvent à envisager les rapports de forces, entre pouvoir central et pouvoir local, entre principes politique et économique, entre des critères quantitatifs ou qualitatifs. Aux grandes périodes de transformations économiques dans le pays correspondent des ruptures dans la croissance urbaine. Peut-on alors suggérer que la ville est la projection locale d'une société globale ?

L'analyse de l'organisation urbaine et régionale de la Hongrie présente quelques difficultés.

S'il existe d'excellentes séries statistiques concernant l'équipement urbain ou de l'industrie, par contre l'étude des catégories socio-professionnelles, de même que des branches d'activités du tertiaire est très malaisée. Les publications qui traitent des villes "officielles" sont nombreuses et très réduites quant aux autres localités, ce qui oblige, dans l'analyse des villes, à partir d'une liste de villes imposée, certainement incomplète.

Compléter, recouper les statistiques officielles par des enquêtes nous a semblé souhaitable, mais l'autorisation ne nous en a pas été donnée. L'observation personnelle, les discussions avec des amis, des spécialistes, n'ont peut-être pas l'objectivité qu'il convient. Les études de sociologie urbaine publiées sont d'une extrême rareté, de même d'ailleurs que des monographies géographiques. Aussi nous sommes-nous efforcé de rester souvent au niveau des généralités.

Un problème tout différent est la délimitation du champ d'étude. Nous avons pu apprécier le poids démesuré de Budapest par rapport au pays. L'inclusion de la capitale dans l'analyse écraserait la personnalité des autres villes et voierait les problèmes auxquels s'affronte la majorité de la population du pays ; son exclusion dénaturerait tout le problème urbain et régional en Hongrie. Nous avons pensé que l'on peut étudier la croissance urbaine et ses conséquences, sans analyser Budapest, qui serait considéré comme un cas spécifique parmi d'autres, mais par contre, dans la compréhension du réseau urbain et du problème régional, son étude s'avère indispensable, tellement son influence sur l'ensemble de la Hongrie est omniprésente (1).

(1) Nous avons consacré récemment une étude détaillée sur Budapest. Cf. Fodor L., Schultz J. : Budapest, Documentation Française, série grandes villes du monde, n° 3886-3887, mai 1972. 75 p.

PREMIER LIVRE : LA CROISSANCE URBAINE

La population de la Hongrie en 1973 est de 10,4 millions d'habitants. Moins de la moitié, 48,2 % des habitants ont été recensés dans les villes. Le taux d'urbanisation du pays paraît faible par rapport aux autres pays européens. Ce fait est confirmé encore par le nombre limité des villes : 73 au moment du recensement de 1970, 82 à la fin de 1973.

Cette rareté des villes est inhérente à la définition officielle. Selon les critères en vigueur ~~en France~~ en France, la Hongrie aurait 79,2 % de population urbaine.

Le choix des localités est lié à la satisfaction d'un ensemble de conditions démographiques et économiques dont les plus importantes sont :

- minimum 5.000 habitants vivant dans le chef-lieu de la commune,
- les secteurs secondaire et tertiaire occupent au moins les trois-quarts des actifs,
- présence des équipements collectifs, tels que adduction d'eau, et tout-à-l'égout.

- présence d'établissements et de services de niveau régional "moyen" : au moins un établissement d'enseignement secondaire, un centre médical avec consultation régulière de spécialistes, un centre d'ambulances, une collectivité d'avocats, des commerces spécialisés, etc...
- la localité doit remplir un rôle régional, la population de sa zone d'attraction dépassant 10.000 habitants (sans la population de la localité en question).

Ces critères sévères réduisent obligatoirement le nombre de villes, même si de temps à autre des exceptions sont acceptées. Ainsi, tout récemment (1973), Kiskörös a reçu le rang de ville, malgré ses 54,7 % d'actifs agricoles, à l'occasion du 150^e anniversaire de la naissance du plus grand poète hongrois, Petöfi, originaire de la localité.

En créant Békés (en 1973) sur le seul critère de son énorme agglomération, les autorités ont voulu atténuer l'antagonisme historique (1) entre Békéscsaba et Gyula, très proches. En Szabolcs, les créations urbaines de Kisvárdá et mieux encore, de Nyírbátor, traduisent une volonté délibérée d'urbanisation dans une région sous-développée, profondément rurale. Au cours des années 1960, les villes nouvelles obtenaient ce privilège dès que la première unité d'habitation était réalisée. Il convient par ailleurs de préciser qu'il ne suffit pas que les localités remplissent toutes les con-

(1) Attiré par les minorités ethniques, Békéscsaba est dominé par les Slovaques, Gyula par les Roumains, Békés par les Hongrois.

ditions requises, pour passer dans le groupe des villes, de nombreux exemples, surtout en Transdanubie (1), prouvent le contraire, car pour l'Etat une création urbaine est synonyme de dépenses budgétaires supplémentaires. C'est ainsi que pour équilibrer l'exercice, la naissance d'une ville s'accompagne de la suppression d'un canton. Parmi les exemples multiples, on peut citer la ville de Nagyatád (disparition du canton de Csurgo), de Tapolca (Sümeg), de Sàrvàr (Vasvár), de Szigetvár (Sellye), de Siofok (Tab). En compensation, il n'y a pas d'exemple depuis le début du siècle de déchéance urbaine, pourtant certaines villes "anciennes" ne méritent absolument pas de faire partie de la série urbaine, telles que Turkeve, Hajdunàràs, Hajdúószórmény ou encore Kisujtálàs (2).

Depuis le premier recensement officiel (1869), il y a juste un siècle, la population de la Hongrie a doublé. Les deux-tiers de cet accroissement démographique ont profité aux 73 villes hongroises qui, de la sorte, sont passées de 1,3 million à 4,6 millions d'habitants. La concentration urbaine de la population, au cours du siècle passé, est indéniable, bien que faible, au regard des rythmes d'urbanisation connus dans l'Europe de l'Ouest. Par rapport aux 29,5 % en 1869 les villes recueillent aujourd'hui 44,5 % des habitants du pays (voir tableau I).

(1) Dorog, Celldömölk, Sümeg Kisbér, Kőrmend, Marcali, Siokos, Pásztó, etc...

(2) Nous soumettant aux impératifs de sources statistiques, nous envisageons l'étude des villes à partir de l'examen des villes "officielles". Nous compléterons ultérieurement la série.

A la lumière de la variation des taux de croissance, cette évolution globale peut être nuancée.

Le premier fait important apparaissant à l'examen est le caractère saccadé de l'accroissement démographique urbain. On peut distinguer deux phases d'accélération : la première au tournant du siècle (1880-1910) se manifeste par des taux moyens annuels entre 1,70 et 2,50 %, la seconde, depuis la dernière guerre, se signale par des taux de 1,20 à 1,50 %. Malgré les chiffres plus faibles, la période actuelle de croissance est beaucoup plus forte que la première, car si les taux du début de siècle sont de 70 à 100 % supérieurs au gain démographique annuel moyen du pays, les taux urbains actuels le sont de deux à quatre fois (voir tableau II).

Le second fait significatif est la place qu'occupe la capitale, Budapest, dans l'accroissement démographique urbain (voir figure n° 4 et 5). De 1870 à 1940 sa part dans la population urbaine hongroise n'a cessé de croître pour passer de 23,2 % à 46,6 %, grâce à des gains annuels de 2 à 3 fois supérieurs à ceux des 72 autres villes réunies. Mais déjà en 1910 Budapest retient 41,3 % de la population urbaine du pays, de sorte que la première phase de croissance urbaine est presque exclusivement liée au dynamisme de la seule capitale ; les autres villes restent très en retrait, dépassant à peine le rythme de développement du pays tout entier.

TABLEAU I

Evolution de la population urbaine (1)

Dates	Population en milliers			% population totale de la Hongrie	
	Hongrie	Budapest	Autres villes	Budapest	Autres villes
1869	5.011	302	996	6.0	19.9
1880	5.329	403	1.070	7.5	20.0
1890	6.009	560	1.200	9.3	20.0
1900	6.854	861	1.403	12.6	20.4
1910	7.612	1.110	1.578	14.6	20.8
1920	7.987	1.232	1.681	15.4	21.0
1930	8.685	1.443	1.806	16.6	20.8
1940	9.316	1.713	1.963	18.4	21.0
1949	9.205	1.590	1.899	17.3	20.6
1960	9.961	1.805	2.296	18.1	23.1
1970	10.316	1.940	2.655	18.8	25.7

TABLEAU II

Rythme de croissance urbaine (2)

Dates	Taux annuel moyen d'accroissement			Indices d'évolution		
	Hongrie	Budapest	Autres villes	Hongrie	Budapest	Autres villes
1869	-	-	-	100	100	100
1880	0.56	2.65	0.76	106	133	107
1890	1.21	3.35	1.15	120.	186	120
1900	1.25	4.40	1.61	136	286	141
1910	1.05	2.57	1.22	152	369	159
1920	0.48	1.05	0.64	159	410	169
1930	0.84	1.59	0.71	173	463	181
1940	0.70	1.72	0.85	186	570	197
1949	-0.15	-1.44	-0.47	183	529	190
1960	0.72	1.22	1.73	198	601	230
1970	0.35	0.74	1.56	206	645	266

- (1), -(2) Source : Központi Statisztikai Hivatal (Institut National de Statistique, dorénavant désigné par K.S.H.) : 1970 évi népszámlálás (Recensement de la population de 1970).

La véritable révolution urbaine est actuelle : c'est depuis la guerre que la courbe d'évolution est franchement ascendante, dépassant de loin celle de Budapest et du pays.

Si l'accroissement de la population urbaine est un phénomène général dans le monde actuel, il prend en Hongrie une allure particulière, car il correspond à un profond changement de la société. Mais les traditions urbaines sont anciennes et les structures nouvelles ne peuvent se greffer que sur des bases profondément enracinées. Les changements de structure touchent l'ensemble de l'espace urbain : l'espace social, l'espace économique et aussi l'espace construit. C'est autour de ces trois grands thèmes que nous organisons l'analyse de la croissance urbaine.

CHAPITRE I

ASPECTS SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE LA CROISSANCE URBAINE

Les déplacements de population intervenant après la deuxième guerre mondiale sont les plus forts que la Hongrie contemporaine ait jamais connus. Certes, des épisodes de forte mobilité ont déjà été enregistrés mais ils n'avaient ni ce caractère global ni cette signification sociale, ni une durée comparable. Dans les mouvements migratoires internes une seule période importante, celle qui accompagne la révolution industrielle à la fin du XIXe siècle et qui se manifeste par une concentration urbaine autour de Budapest. Cependant cet élan vigoureux est brisé par la guerre et le traité du Trianon qui réduit la Hongrie au tiers de son territoire et à 40 % de sa population.

Les mouvements démographiques qui ont suivi la dernière guerre ont un caractère beaucoup plus général et complexe.

A - CARACTERES GENERAUX ET FACTEURS DE LA MOBILITE DE LA
POPULATION.

Dans le temps ces mouvements ne sont pas uniformes, des phases de paroxysme alternant avec des périodes de relative stabilité de la population.

1 - La période des grands bouleversements : 1945-1962

a) La crise sociale dans le pays vaincu.

Les années qui suivent immédiatement la fin de la guerre sont des années d'instabilité démographique, celles des changements de frontières, de l'occupation militaire du pays, celles aussi de l'insécurité politique et publique. La débâcle militaire du début de 1945 précipite l'exode d'une partie de la population vers l'Ouest et vers l'Autriche, les gens fuyant devant les armées soviétiques ; de même les habitants des zones stratégiques (Budapest, Székesfehérvár, Miskolc etc.) cherchent refuge dans la campagne. Presque simultanément, on assiste à des mouvements centripètes, touchant les régions réoccupées (1), puis reperdues par la Hongrie pendant la guerre : les ressortissants hongrois

(1) Premier arbitrage de Vienne, 2 novembre 1938 : la Hongrie reçoit les régions méridionales de la Slovaquie et la Ruthénie Subcarpathique (11.830 km², 860.000 hab.). Deuxième arbitrage de Vienne, août 1940 : La Roumanie rend à la Hongrie une partie de la Transylvanie (43.492 km², 2.200.000 hab.). La conquête de la Yougoslavie, avril 1941 : La Hongrie occupe la Voïvodine, 11.475 km², 1 million d'habitants.

fuient vers les régions centrales de Hongrie, venant surtout de la Bácska (Voivodine) et de la Slovaquie méridionale : leur nombre est estimé à 600.000. Les accords de Potsdam prévoyaient des échanges de population dans les régions multinationales. Les transferts affectant la Hongrie, sont loin d'avoir l'ampleur de ceux de la Pologne, de l'Allemagne ou de la Tchécoslovaquie, puisqu'ils ne concernent que 500.000 personnes au total (1), cependant ils ont joué un rôle important à l'échelon local ou régional. Ces déplacements de masses humaines ont eu des conséquences économiques et sociales auxquelles on ne songeait pas. C'est le cas surtout du Sud de la Hongrie (Baranya, Tolna, Bácska) avec le rapatriement de la population d'origine allemande et yougoslave.

Trois faits économiques se conjuguent pour accroître la mobilité de la population : la reconstruction, la nationalisation des biens de production et la réforme agraire. Dans l'atmosphère tendue d'une guerre perdue, traînant derrière elle crise économique et chômage, la consolidation de la monnaie (1946) et les grands travaux de la reconstruction, commencés fiévreusement, apportent une relance des activités et font renaître l'espoir. Des mines et des chantiers sont de nouveau ouverts et attirent une population nombreuse ruinée matériellement ou moralement par la guerre. De toutes les parties du pays la main-d'oeuvre afflue vers les lieux de production de l'énergie et vers les grandes villes, avant tout Budapest et la Dorsale Hongroise. C'est essentiellement

(1) Avec un bilan négatif de 156.000 personnes pour la Hongrie. Cf. Udvarhelyi K., 1968.

la population non agricole qui se déplace, car, dans les campagnes, la réforme agraire fixe les habitants. Durant la réforme agraire de 1945-1946, 1.900.000 hectares de terre sont distribués à 660.000 nouveaux propriétaires (1). Si dans son ensemble la population agricole se stabilise, cela n'exclut pas localement quelque mobilité. C'est ainsi que dans le Centre-Sud de l'Alföld la distribution de terres intensifie la dispersion des ruraux dans des fermes isolées ("tanyas"). Par ailleurs, on constate des transferts à partir de régions agricoles surpeuplées vers d'autres qui manquent de main-d'oeuvre ; par exemple, les agriculteurs de la Dorsale du Nord sont dirigés vers les anciens grands domaines nationalisés de la Transdanubie. Les villages d'où sont expulsés les Allemands (Les "Souabes") se repeuplent de ressortissants nationaux. Au surplus, de nouveaux villages de colonisation se créent : on en compte 19 avec près de 10.000 familles (2). Dans les villes, la mobilité de la population s'accélère avec l'extension des nationalisations (biens de production, des services financiers et commerciaux) (3). La centralisation et la simplification des réseaux de production et de service (4) contraignent nombre d'employés à quitter leurs localités d'origine à la recherche d'un nouveau lieu de travail,

(1) Molnár, E., 1967.

(2) Bernát, T., 1969.

(3) Loi XXV de 1948 : Nationalisation des unités de production de plus de 100 employés, touchant 594 entreprises et plus de 160.000 personnes. L'extension des nationalisations (établissements de plus de 10 salariés) en déc. 1949, concerne tout le secteur industriel, mais aussi l'essentiel des services de transport, de négoce, de distribution.

(4) A l'exemple de la chaîne de magasins d'alimentation nationalisée "Közzért".

qui correspond très souvent à un changement radical de type d'activité.

L'impact de ces migrations est considérable. Au recensement de 1949, 77 % de la population seulement sont enregistrés dans la même localité qu'avant la guerre, en 1938 ; donc, sans compter les départs vers l'étranger, 3 millions de personnes participent aux migrations (1).

b) Caractère accéléré de la restructuration sociale.

Dans les premières années du 1er plan quinquennal (1949-1954) le rythme des mouvements s'emplifie et toutes les couches de la population sont concernées. C'est, après la prise du pouvoir par le parti communiste, la période où se fonde une société nouvelle avec l'élimination de la petite bourgeoisie urbaine, la collectivisation agraire et l'industrialisation. Ces facteurs agissent conjointement dans le temps et dans l'espace, intervenant fortement sur la mobilité démographique. Dans les villes s'achève la restructuration sociale de la population par une égalisation au moins en principe de la société. La nouvelle manière de concevoir les services - services publics non plus services personnalisés - ainsi que le rôle même de la ville, font partie des éléments d'explication de la mobilité. La ville perd en partie ses fonctions économiques complexes de direction, mais en deve-

(1) Szabady E., 1963.

nant le lieu de concentration de la classe ouvrière, elle s'attribue le rôle d'organisation de la révolution sociale. L'activité principale de la ville est la production industrielle, en relation désormais avec la fonction de résidence. En général, le secteur tertiaire se limite à la satisfaction banale d'une population urbaine dont la consommation est à la fois organisée et restreinte. Il se libère de ce fait une masse de main-d'oeuvre non négligeable, aspirée par l'industrialisation fiévreuse qui gagne le pays. La grande industrie est localisée dans la Dorsale Hongroise où se trouvent les ressources énergétiques et l'infrastructure nécessaires, si bien que dans de nombreuses villes du Sud, les quelques entreprises à capacité insuffisante s'avèrent incapables de retenir les hommes. Il s'en suit une inévitable émigration urbaine.

Mais ce phénomène est sans commune mesure avec les transformations qui bouleversent les campagnes et sont à l'origine d'une intense émigration rurale. La collectivisation de l'agriculture fait éclater les structures économiques et humaines traditionnelles que la réforme agraire n'a finalement qu'effleurées. La forte résistance du paysannat à la collectivisation des terres suscite l'emploi des méthodes de contrainte. De gré ou de force, l'agriculture hongroise change complètement de visage. Du point de vue démographique, ces transformations se traduisent par l'ampleur de l'émigration rurale. Les motifs en sont divers : la pression démographique en premier lieu, mais elle aurait joué dans

n'importe quelles conditions : des raisons politiques, si l'on pense à l'épuration de la campagne de son paysannat moyen (1) ; raisons sociologiques liées à ce que les agriculteurs individualistes, solidement attachés à la terre, ne pouvaient accepter qu'on leur supprime subitement le droit à la propriété individuelle ; enfin on doit noter une nécessité économique, étant donné que l'organisation du travail dans des grandes unités de production exige une main-d'oeuvre nettement moins nombreuse que la petite exploitation individuelle.

L'importance de l'émigration rurale croît régulièrement et principalement pour deux raisons. D'abord parce que la collectivisation menée sans préparation suffisante, souvent contre la volonté des gens, mais surtout sans moyen financier adéquat, conduit l'agriculture au bord de la faillite.

Mis à part l'année exceptionnelle de 1951, la production agricole reste régulièrement inférieure de 10 à 20 % au niveau de 1938. Les investissements budgétaires ne constituent que 13,8 % du budget d'état pendant la période du plan quinquennal, alors que la moitié de la population active du pays travaille dans l'agriculture (2). Les coopé-

(1) Campagne menée contre les "kulâk", propriétaires moyens (12 à 30 ha) accusés de sentiments anti-sociaux.

(2) ... et encore 42 % de ces investissements vont aux fermes d'état (4 milliards de forints), qui ne possèdent que 11% de la S.A.U. (D'après Berend T. I, 1974).

ratives formées hâtivement fonctionnent mal, elles sont mal équipées (1), mal dirigées, aussi les résultats de production restent-ils de 15 à 50 % inférieurs à ceux des exploitations privées (2). Ces coopératives ne constituent pas un attrait suffisant pour la population rurale.

La situation est intenable pour les exploitants individuels, car la politique d'impôt, de prix extrêmement lourde et astreignante réduit à néant la capacité d'investissement. Les livraisons obligatoires de produits agricoles (surtout céréales) en 1952, ont laissé sans pain et grains de semence 800.000 familles paysannes, les deux-tiers de l'ensemble ; dans ces années 1950-1953, les tribunaux administratifs jugent quelques 400.000 exploitants essentiellement pour fraude ou marché noir (3). Il n'y a pratiquement plus de marché : en 1950, 26 % du blé commercialisé se vendent au prix fixé par l'Etat en début de campagne, en 1952-53 plus que 1 %, car l'Etat intervient sur les prix compte tenu des circonstances politiques. L'état impose des baisses importantes aux prix agricoles, tandis que les prix des produits industrialisés nécessaires aux travaux agricoles augmentent régulièrement (4).

(1) Entre 1951 et 53, la superficie des coopératives triple, le nombre de tracteurs des Stations de machines d'état n'augmente que de 37 % ; en 1951 il y a 50 kg d'engrais utilisables par ha, en 1953, seulement 20 kg (K.S.H, 1957).

(2) Berend T. I, 1954.

(3) Berend T. I, 1954.

(4) De 1950 à 1952, les prix agricoles baissent de 10 %, les prix industriels augmentent de 37 %. D'après K.S.H., 1957.

Aussi à partir de 1950, l'émigration rurale est-elle une fuite devant la misère. De 1949 à 1952, un million d'hectares de labours sont abandonnés, auxquels s'ajoutent en 1953, à la suite du remembrement autoritaire, 2,2 millions d'hectares laissés en friche (1).

L'émigration n'aurait peut-être pas pris une telle ampleur si, au même moment n'existaient pas des centres d'appel puissants, ceux de l'industrie naissante qui, faute de grands moyens techniques, peut employer indéfiniment la main-d'oeuvre. La mise en exploitation systématique des richesses du sous-sol (lignite, pétrole, bauxite, etc.), la politique de priorité donnée à l'industrie lourde, vont dans le sens de l'utilisation massive d'une main-d'oeuvre non qualifiée. Les salaires mirobolants (par rapport aux autres branches d'activité) font miroiter les avantages offerts par les mines et la métallurgie. On peut presque parler, dans ces années 1949-54, d'une deuxième révolution industrielle après celle accomplie à la fin du XIXe siècle (2). A côté du travail industriel ou à cause de lui, l'activité de la construction est débordante. Avec des moyens techniques souvent primitifs, on se lance dans de grands travaux, comme l'édification des villes nouvelles "socialistes" (Sztalinváros, Kazincbarcika, Komló), l'aménagement hydraulique (barrage

(1) K.S.H, 1957.

(2) De 1950 à 1953, l'emploi industriel a augmenté de 50 %, embauchant en 4 ans 400.000 personnes (Adatok és adalékok a népgazdaság fejlődésének tanulmányozásához 1949-1955, K.S.H -1957).

de Tiszaalök, Canal de l'Est, Canal Danube-Tisza etc.). La construction ou l'amélioration du réseau de communication (électrification de la voie ferrée de Budapest-Miskolc, métro de Budapest etc.). L'industrialisation est très sélective sur le plan spatial : elle se concentre sur un axe SW-NE traversant le pays et dont le pivot est Budapest. Ainsi dans tout le Sud et l'Est de la Hongrie, les flux d'émigration touchent presque indifféremment citadins et ruraux.

c) La crise politique et la dernière collectivisation.

Dans le cadre de la "détente" à partir de 1953, les objectifs politiques et économiques sont révisés, dans le sens du relâchement du mouvement de collectivisation, du ralentissement, voire même l'abandon de certains grands travaux (canal Danube-Tisza, métro de Budapest etc.) et d'une nouvelle orientation des migrations. On assiste tout d'abord à un ralentissement des mouvements migratoires. En 1955, 506.000 personnes, quittent leurs domiciles, (dont 200.000 sont des ruraux, 306.000 des citadins). Les départs des ruraux sont de 200.000, ceux des citadins de 306.000. En 1956, les départs sont de 631.000 mais ce répit est de courte durée : les événements politiques d'octobre à décembre 1956 provoquent, en plus du départ des réfugiés, l'émigration hors des frontières nationales (200.000) de profondes perturbations socio-économiques, augmentant très sensiblement les migrations qui atteignent en 1957 le chiffre record de 902.000 personnes dont 473.000 seront des migrants définis.

tifs (1).

Les déplacements de population restent élevés dans la période 1958-62 en raison de la deuxième collectivisation dont les conséquences démographiques sont plus graves qu'au cours de la première phase. Si entre 1949 et 1959 le nombre d'actifs agricoles a baissé de 325.000 personnes, la diminution est trois fois plus importante entre 1960 et 1963, atteignant 907.000 actifs (2). Un des caractères distinctifs de ces mouvements est la diminution des migrations définitives au profit des déplacements temporaires. La construction de logements et la mise en place de l'infrastructure n'ont pas progressé au même rythme que l'industrialisation. La crise du logement devient chronique dans certains grands centres, élargissant les réseaux de mouvements quotidiens, mais instituant aussi les migrations massives hebdomadaires ou mensuelles (3).

2 - La stabilité relative des tendances (1963-1973)

La dernière décennie (1963-73) est celle de la diminution lente et régulière du volume des migrations (4). Les facteurs de mobilité, très divers, agissent simultanément et modérément caractérisant une période calme qui, si

(1) Szabady, E., 1963.

(2) Szabady, E., 1964.

(3) En 1970, un cinquième des actifs (1 million) sont des migrants quotidiens ou hebdomadaires.

(4) Le nombre des migrants définitifs annuels diminue régulièrement, passant de 328.000 (1963) à 249.000 (1973) ; le chiffre des migrants définitifs et temporaires mis ensemble, évolue de la même façon, de 911.000 à 701.000.

elle ne connaît pas une véritable stabilité, apparaît au moins comme une étape de consolidation naturellement propice à des tentatives de réorganisation.

a) Une meilleure organisation économique et sociale.

Une des raisons de cette relative stabilité est quantitative : en effet entre 1949 et 1963, la population active agricole par rapport au total des actifs a baissé de 50 % à 30 % ; s'il y a encore surpeuplement rural, il est numériquement bien plus faible ; ni la structure par âge, ni les motivations socio-économiques ne favorisent les départs massifs. L'émigration rurale continue, certes, mais elle est sélective (âge et niveau d'instruction) et elle est très localisée.

L'agriculture a cessé d'être une activité négligée (1), mal organisée. Les nouvelles formes très souples de coopération correspondent mieux aux aspirations du paysannat. La nouvelle génération des techniciens se révèle capable de gérer des unités de production qui s'agrandissent sans cesse (2). Dans les unités de production agricole apparaît une série d'activités industrielles qui, au fur et à mesure de leur développement, fixe une population rurale jeune, peu at-

(1) "Il faut abandonner... le point de vue appliqué depuis quelques années. selon lequel l'agriculture, malgré sa part importante dans le revenu national, ne reçoit qu'une part minime du budget national". Décision du Comité Central du Parti Socialiste Ouvrier Hongrois (MSZMP), en juillet 1957. La part budgétaire de l'agriculture se situe autour de 20 % dans les années 1960.

(2) Voir Schultz J., 1973.

tirée par la culture de la terre. Les larges possibilités laissées dans les lopins individuels stimulent les spécialisations agricoles et font passer les revenus agricoles au niveau des revenus industriels ⁽¹⁾, jusqu'à les dépasser actuellement dans plusieurs régions. Cette revalorisation du travail agricole établit un chassé-croisé : la tendance générale des mouvements, de la campagne vers les villes, qui reste principale, se double actuellement d'un courant de retour inconnu jusqu'ici, depuis les régions industrielles et des villes vers la campagne.

Parallèlement à la politique d'encouragement à l'agriculture, dans la stratégie industrielle de changements notables interviennent. Le plus important pour ses conséquences démographiques est la dispersion plus grande des unités de production, en relation avec le transfert partiel des investissements de l'industrie lourde vers les industries de transformation (verrière, métallurgie). C'est ainsi que des villes situées dans des régions sans ressources naturelles ont pu bénéficier de la création d'unités de production industrielle. Cet essai d'ajustement industriel a limité les migrations dans l'espace et arrêté les transferts démographiques.

(1) D'après Kolosár V. (1961) : En 1956 pour l'ensemble du pays, les revenus des catégories sociales sont : ouvrier 16.119 Ft (dont 2.733 Ft de prestations sociales) ; paysan 18.244 Ft (dont 2.020 Ft de prestations sociales).

b) La stabilité socio-politique.

Un des grands facteurs des mouvements de population, l'instabilité socio-politique, ne joue pratiquement plus. La restructuration de la nouvelle société est pour ainsi dire terminée. A côté des deux classes sociales - ouvrière et paysanne - s'échève la formation d'une nouvelle classe d'intellectuels, issue des deux premières, et formée entièrement par le nouveau régime. Ce sont ces cadres jeunes, dynamiques et diplômés qui remplacent les responsables "sortis du rang" au début des années 50. Ce remplacement de génération de dirigeants coïncide avec les changements de conceptions politiques et économiques du début des années 60. Cette mutation n'est pas brusque, mais progressive, aussi n'occasionne-t-elle pas une mobilité sociale importante.

c) Les motivations de mobilité sont liées à la recherche de meilleures conditions de vie.

Au cours des années 50, les mouvements de masse répondaient avant tout à des objectifs politiques ; ils étaient tout à la fois, provoqués, canalisés, contrôlés ; leur impact, leurs conséquences apparaissaient souvent irrationnels quant à leurs conséquences. Ses mouvements répondent à un choix délibéré, en accord avec la stratégie de direction du Parti : "La décision dans le choix d'optique d'investissement et dans la localisation des forces créatrices doit être toujours politique ; les indicateurs économiques ne jouent qu'un rôle secondaire" (1). Si, au cours des années

(1) Congrès du Parti, mars 1951. (Archives de l'Institut Politique, 2/9-26.2925).

60 les motivations de mobilité apparaissent d'une nature toute différente, c'est que les objectifs politiques ne sont plus les mêmes. La révision de la politique (1) conduit le Parti à définir une stratégie diamétralement opposée :

"L'objectif principal de notre politique économique est la croissance progressive du niveau de vie des travailleurs ; ce point de vue doit guider la répartition du revenu national et la planification économique" (2). Cette décision entraîne, à côté d'une politique sociale globale, une nouvelle considération de la répartition spatiale des richesses. L'aménagement du territoire, dont les principes se précisent au cours des années 60, s'efforce de rompre le déséquilibre spatial historique, en répartissant également les forces de production et les équipements sur tout le territoire national, et fixant ainsi la population.

Si les grands mouvements de masse à longue distance sont terminés, la mobilité reste importante. Elle se situe comme cadre la région, et comme motif la recherche d'un environnement socio-culturel convenable. C'est un phénomène spontané émanant de la décision individuelle, lié à l'augmentation générale du niveau de vie, du niveau d'instruction et de l'élargissement de la consommation. Si la période depuis la guerre jusqu'à 1963 apparaît très spécifique à la Hongrie,

(1) A la suite des événements de 1956.

(2) Résolution du Comité Central du Parti, déc. 1956 in MSZMP határozatai és dokumentumai 1956-1962, Budapest 1964, p. 22).

(et les autres pays socialistes) depuis 1963 les motifs et le processus des migrations sont assez semblables à ce que l'on peut, ou plutôt ce que l'on pouvait observer en Europe au début des années 60. L'urbanisation générale a pourtant des facettes particulières, plus caractéristiques que le simple fait de la croissance démographique : l'offre d'emploi, surtout industriel, précède l'afflux démographique, la crise de logement le freine, le retard des moyens de transport (surtout individuel) le comprime dans un cadre spatial restreint (1). Le fait majeur qui demeure néanmoins, est celui des rapports ville-campagne.

3 - La projection spatiale des mouvements migratoires.

La recherche de l'homogénéité des documents statistiques nous amène à envisager l'expression spatiale des mouvements migratoires selon les deux grandes périodes déterminées par des recensements, 1949-1959 et 1960-1969. Malgré l'inconvénient de dates, l'orientation des mouvements est suffisamment constante pour donner une idée de leur portée (2).

- a) Déplacement de la population des régions agricoles du Sud vers Budapest et les centres industriels de la Dorsale (1949-60).

Près du cinquième (18 %) de la population âgée

(1) Ces problèmes seront étudiés ultérieurement.

(2) Sauf indication contraire, dans tout ce chapitre nous nous référons aux résultats de recensements de 1949, de 1960 et de 1970, publiés par l'Institut National de la Statistique (K S H).

de 1949 et plus récemment en 1960 a changé de domicile entre 1949 et 1959. Il s'agit de 1.473.000 personnes dont plus des deux tiers (68 %) sont des actifs. Le groupe le plus mobile est formé par les villageois qui fournissent près des trois-quarts (73 %) des actifs migrants. 21 % des habitants des villages ont changé de localité en 10 ans. Le rapport est plus faible dans les villes (17 %) et à Budapest (9 %). Ces déplacements coïncident avec un changement d'activité : entre 1949 et 1960 la population active agricole a diminué de 49 à 36 % et l'emploi industriel est passé de 21 % à 33 %. Une bonne partie des actifs industriels recensés en 1960 (22 % : 307.000) sont des immigrants, et il en est de même dans le bâtiment (23 %) et les transports (22 %). Les déplacements dans l'agriculture ne sont pas négligeables (11 % des actifs : 202.000 personnes) inévitables en raison des grandes transformations inhérentes à la collectivisation. Si les déplacements que suscite l'activité agricole sont à courte distance, en général à l'intérieur du cadre du district ou du département, par contre le passage de l'agriculture à l'industrie augmente considérablement le parcours, en raison de la négative répartition de l'emploi secondaire. Fait à 303.000 personnes qui se déplacent par le cadre départemental, on compte 1.110.000 migrants régionaux.

La direction de ces mouvements est unilatérale depuis les régions agricoles vers des régions offrant des activités industrielles. Ainsi le bilan des échanges démogra-

phiques est favorable dans tous les départements de la Dorsale Hongroise et défavorable dans le Sud de la Hongrie, à l'exception de Baranya (voir figure n° 6). L'attraction des départements de la Dorsale s'exerce sur toute la Hongrie. Komárom par exemple (voir figure 8a) reçoit la moitié de ses immigrants (67.000 sur 127.000) des 5 départements de la lointaine Transtisza ; de même Szabolcs fournit des migrants à tout le pays (figure n° 8b). Une place à part est occupée dans ces mouvements par l'agglomération de Budapest, qui a reçu 150.000 migrants, provenant de toutes les régions de Hongrie (figure n° 9) et se confirme comme la zone d'appel de loin la plus puissante du pays (1).

L'analyse détaillée (figure n° 10), du bilan migratoire pour les années 1949 à 1960, dans le cadre actuel des communes, indique le nombre très peu élevé des centres d'appel qui pendant la période considérée révèlent un gain migratoire important. La plupart de ces localités s'alignent le long de la Dorsale sans pour autant constituer une zone continue, sauf autour de Budapest. Les guirlandes de communes dont le bilan est supérieur à 5 % soulignent les bassins miniers où s'est implantée l'industrie lourde : ceux de Ajka, de Várpalota, de Tatabánya, de Dorog dans la Dorsale de Transdanubie, les vallées de Zagyva et de Sajo, ainsi que le piedmont Mátra-Bükk dans la Dorsale Septentrionale. Le long

(1) Sársfalvi B., 1964, p. 494.

les grands axes de communication, relayant ces bassins industriels, quelques localités intermédiaires ont pu attirer encore l'industrie et devenir des centres d'immigration comme Székesfehérvár. La région minière de Pécs, tout en étant à l'écart de la Dorsale, jouit du même potentiel et a bénéficié ainsi d'une politique d'industrialisation comparable, et par voie de conséquence de la même attraction démographique.

En dehors de ces zones très limitées, on constate le début du développement de la région touristique de Balaton. Partout ailleurs, les gains démographiques sont exceptionnels.

Les communes dont le déficit a été important, supérieur à 15 %, forment des zones à la fois plus compactes et plus étendues. Elles se situent principalement sur le pourtour du pays. Le déficit affecte l'Alföld : Szabolcs, région de Berettyó, la Tisza Moyenne, le sud de l'Interfluve Danube-Tisza, et prend en échape la Transdanubie tout particulièrement dans le Sud et l'Ouest, où la population se disperse dans de minuscules villages.

A la lumière des statistiques régionales et de la répartition communale il est possible de synthétiser de la façon suivante les tendances spatiales de l'évolution :

- il y a un mouvement global puissant de toutes les régions de Hongrie vers l'agglomération de Budapest.

- il existe un flux continu du Sud-Est (Alföld) vers la Dorsale Hongroise.

- on distingue un mouvement centripète secondaire, qui pousse les migrants des régions frontalières vers les régions centrales. C'est ainsi que Hajdu a un bilan positif face à Szabolcs, Szolnok face à Hajdu, Csongrâd face à Békés, Bács face à Csongrâd ; le même phénomène se produit en Transdanubie en partant de l'Ouest vers l'Est.

- les foyers d'immigration sont peu nombreux, dispersés le long de la Dorsale. Bien plus, les départements qui ont un gain migratoire, possèdent de vastes zones de départ (Nord-Est de Borsod, région centrale de Veszprém etc.)

- si l'émigration déplace essentiellement la population des zones rurales et se manifeste par un transfert spontané des villages vers les villes, la croissance urbaine est loin d'être générale ; le moteur de la croissance reste l'industrie, basée pendant cette période sur les ressources minérales et énergétiques.

b) La croissance urbaine généralisée : 1960-70.

La date du recensement de 1960 n'est pas très commode pour l'examen des mouvements migratoires, car la campagne hongroise est en pleine fièvre d'émigration, relative à la deuxième collectivisation.

Les départements de l'Alföld, qui sont les plus concernés, perdent 50 à 60.000 personnes pendant ce temps.

En 1964, la perte n'est plus que de 22.000 et diminuera progressivement pour n'être plus que de 12.000 en 1969. La première grande tendance de l'évolution de 1960-70 est la diminution des pertes migratoires de l'Alföld à partir de 1963. Cette diminution est particulièrement nette en Bács-Kiskun, tandis qu'en Csongrád, dès 1962, un gain migratoire apparaît et ne cesse d'augmenter. L'émigration régulière constatée au cours de la période 1949-60 ne l'est vraiment qu'en Szabolcs et en Hajdu d'où proviennent plus des deux tiers de la perte totale de l'Alföld.

La différenciation est comparable dans l'Ouest et le Sud de la Transdanubie. Si dans Zala l'émigration se poursuit, dans Tolna depuis 1966 elle n'est plus que de - 0,2 % par an ; et dans Somogy, depuis 1966, on assiste à un renversement des tendances en enregistrant des gains migratoires (1).

Dans les départements industrialisés de la Dorsale ainsi qu'en Baranya la situation s'est nettement détériorée depuis 1963. Heves et Nográd sont des régions d'émigration constante ; Borsod, Győr et Baranya enregistrent souvent des pertes, les gains de Veszprém et de Komárom s'amenuisent ; en fait il n'y a que Fejér dont les gains migratoires soient constants. Compte tenu de l'évolution de l'Alföld et du Sud de la Transdanubie, où depuis 1963 l'émigra-

(1) K.S.H : Területi idősorok (Séries statistiques périodiques) Budapest, 1969, p. 21.

tion massive s'est ralentie, on voit donc la diminution ou la disparition de gain migratoire de la Dorsale. Par contre la situation est inchangée dans l'agglomération "large" de Budapest. Enregistrant des gains de l'ordre de 30.000 unités au début des années 60, le bilan positif annuel de la ville de Budapest se stabilise autour de 17.000 unités, ce qui finalement, pour la période décennale donne un résultat (+8,5%) légèrement supérieur à celui de la période 1949-60. Bien plus que la valeur relative, c'est la masse de 153.000 habitants supplémentaires qui est significative ici, montrant la place extraordinaire de la capitale en Hongrie.

Le département de Pest enregistre régulièrement un gain migratoire de l'ordre de 9 à 10.000 résidents par an. Le tiers en 1960, la moitié en 1970 des migrants se dirigeant vers la capitale choisissent la grande banlieue. C'est un signe d'évolution spécifique qu'illustre très clairement la carte communale de bilan migratoire (figure n° 11) avec le nombre sans cesse plus élevé des localités de la couronne qui accusent une augmentation considérable de leur population.

La carte d'analyse montre par ailleurs que les centres d'appel sont plus nombreux et leur répartition plus harmonieuse si on la compare avec la carte relative à la période 1949-1960, grâce surtout à l'apparition de nombreux foyers d'immigration dans le Sud de la Hongrie. Ces centres

ne sont qu'exceptionnellement liés aux matières premières. Presque toutes les villes ont des gains migratoires notables. L'émigration rurale n'est plus synonyme de déplacement vers Budapest ou vers la Dorsale ; un tiers des migrants satisfait ses aspirations dans les centres urbains régionaux. L'orientation nouvelle de la politique industrielle ainsi que l'augmentation de la consommation qui renforce le secteur tertiaire expliquent en grande partie ce changement. Durant la période 1960-1970, on peut donc parler de déplacement général de la population vers les villes, d'urbanisation généralisée. Ce sont les quatre grandes villes provinciales : Pécs, Szeged, Miskolc et Debrecen qui bénéficient le plus de cet apport : leur bilan migratoire pour la période est de 16,9 %, le double de celui de Budapest (8,5 %) et très supérieur à ceux des autres villes (9,4 %).

TABLEAU III

Répartition du gain migratoire urbain (1)

	1954 - 1960		1960 - 1970	
	Nombre	%	Nombre	%
Budapest	130.012	30,5	153.214	37,7
18 Chefs lieux de département dont	120.042	30,4	190.291	46,8
les 4 centres régionaux	56.102	11,0	82.460	20,4
Les villes socialistes (2)	68.115	20,7	28.748	7,0
Autres villes (3)	13.316	3,4	55.762	17,5
Total	332.137	100	406.042	100

(1) K.S.H : Recensement de 1970. Résultats préliminaires. Budapest 1970.

(2) 6 villes en 1960, 7 villes en 1970.

(3) 38 villes en 1960, 47 villes en 1970.

GYOR	69.6 (10.3)	72.3 (10.9)	100.3
Kapuvár			10.5
Komárom	8.8	9.8	11.2
Kőszeg	8.8	9.8	10.1
Mosonmagyaróvár	16.7	21.1	24.4
Pápa	21.9	25.6	27.7
Sárvár	(11.3)	(12.4)	12.7
Sopron	35.6	41.1	44.9
SZOMBATHELY	47.6	54.7	64.7
Kisalföld total	209.0	234.4	306.5
Dunaújváros	(3.9)	30.9	44.2
KAPOSVÁR	37.4	43.4	54.0
Keszthely	(11.9)	14.7	16.7
Kömlőd	(6.9)	24.7	28.1
Ménfőcsanak	16.1	18.0	19.5
Nagykanizsa	29.7	35.2	39.4
PÉCS	88.3	114.7	145.3
SIKESZÁRD	16.3	19.4	24.2
Szigetvár	(8.5)	(9.2)	10.4
Siófok	(10.0)	(13.1)	16.9
ZALAEGERSZEG	20.7	29.2	39.1
Transdanubie Sud	208.5	330.2	437.8
Ajka	(8.3)	15.6	19.6
Besztergom	20.0	23.0	26.9
Oroszlány	(3.7)	13.0	18.2
SZEKESFEHÉRVÁR	42.1	56.9	70.6
Szentendre	9.3	10.4	12.7
Tapolca	(7.2)	(8.5)	11.2
Tata	13.2	17.5	20.4
TÁTÁBÁNYA	40.2	52.0	65.1
VESZPRÉM	18.2	25.4	35.1
Várpalota	(11.1)	21.1	24.5
Dorcsale Transdanubie	142.0	234.9	304.3
Balassagyarmat	10.8	12.4	13.7
BGER	31.8	36.6	45.2
BUDAPEST	(12.2)	(17.6)	20.9
Győr	22.0	28.5	33.1
Győrújbarát	17.2	20.4	21.9
Hatvan	(5.1)	15.2	25.8
Kácsi	(1.3)	(3.0)	9.8
Kecskemét	109.1	143.9	172.9

Ózd	24.8 (11.6)	34.1 (14.0)	38.6 14.1
Sárospatak			37.2
SÁLGÓTARJÁN	15.1	16.2	16.8
Sátoraljaújhely	21.2	24.6	27.9
Vác			
Dorcsale du Nord	278.8	365.6	477.9
Baja	27.9	30.2	34.3
BEKÉSCSABA	42.0	50.1	55.4
Cegléd	35.2	37.9	38.0
Csongrád	20.7	20.6	20.3
DEBRECEN	111.0	129.8	155.1
Gyula	23.6	24.6	26.2
Hajdúbesztergom	30.3	32.1	30.4
Hajdúnánás	18.0	18.1	17.8
Hajdúszoboszló	18.5	19.5	21.7
Hódmezővásárhely	49.4	53.7	52.7
Jászberény	27.5	30.3	29.7
Kalocsa	11.5	13.6	16.0
Karcag	25.1	26.0	24.6
Kiskunfélegyháza	31.4	33.1	34.1
Kiskunhalas	26.2	28.2	28.4
Kisújszállás	13.9	13.7	13.3
KECSKEMÉNT	56.8	66.3	77.4
Mako	33.0	36.0	30.0
Mátészalka	(11.0)	(11.2)	12.3
Ménfőcsanak	23.3	23.6	21.7
Nagykőrös	24.4	25.2	25.7
NYIREGHAZA	48.5	56.9	70.6
Oroszlány	31.4	32.0	33.3
Szárvas	(18.6)	(18.9)	19.4
SZÉCSED	86.6	98.9	118.4
Szentes	30.0	31.2	32.4
SZOLNOK	37.4	48.6	61.4
Törökzentmiklós	22.3	23.6	24.2
Turkeve	13.3	12.4	11.4
Alföld total	919.3	1016.2	1136.2
Budapest	1590.3	1804.6	1945.1
Hongrie	3347.9	3989.9	4607.8

TABEAU IV

REPARTITION ET POPULATION DES VILLES HONGROISES

Population en mille personnes. Les chefs-lieux de département sont indiqués en lettres majuscules. Les chiffres en-
tête de chaque colonne sont les totaux des chiffres en-
dessous.

La répartition du bilan migratoire urbain pendant les deux périodes indique, que si Budapest a gardé sa place prééminente en concentrant près de 40 % du gain migratoire, l'augmentation est spectaculaire pour les chefs-lieux de départements, qui recueillent 46,8 %, surtout au détriment des villes nouvelles socialistes. Les autres villes, malgré un net progrès, ont encore des gains faibles.

B - LES VILLES ET LA MOBILITE DE LA POPULATION.

L'intense émigration rurale qui secoue le pays après la guerre concerne toutes les régions, considérées comme zones de départ ou zones d'accueil. Les villes devraient normalement jouer un rôle actif en tant que points fixateurs des migrants. Peut-on considérer que le comportement des villes hongroises a été homogène ?

Pour examiner la situation, on dispose d'une série statistique annuelle complète concernant les migrants depuis 1958. Les recensements permettent de distinguer émigrants et immigrants, mais aussi s'il s'agit de migration définitive ou temporaire. La considération d'une longue période aboutit souvent à l'annulation des effets de migration par les phénomènes compensateurs. Par contre, le choix d'une période trop courte fait une part trop grande au hasard.

Aussi avons-nous décidé d'examiner le comportement des villes au cours de deux périodes de 4 ans, 1960-1963 et 1964-1967. La première période recouvre l'émigration rurale intense que déclenche la deuxième collectivisation. La seconde période, par contre, reflète la stabilisation économique et sociale, dans une conception nouvelle d'organisation. Nous considérons ici l'ensemble des migrants, définitifs et temporaires parce que cela reflète mieux, vu les conditions de logement et de travail en Hongrie, non pas les possibilités mais les intentions des migrants. Nous prenons en compte les 67 villes officielles de 1967.

1 - La mobilité de la population urbaine (1).

On peut approcher la mobilité de la population urbaine en calculant le rapport annuel entre l'ensemble des migrants et la population moyenne urbaine de la période considérée (2).

a) Taux moyen très élevé de la mobilité urbaine.

La première constatation est le taux très élevé de la mobilité aussi bien pour la période 1960-1963 que pour celle de 1964-1967 (voir figure n° 12). Les valeurs annuel-

(1) Pour les diverses analyses de la mobilité de la population nous suivons d'assez près les méthodes proposées par P. Pinchemel, 1971.

(2) La formule de l'indice de mobilité moyenne annuelle pour la période est : $M = \frac{I + E}{P_m} \times 100$ où I désigne le nombre d'immigrants, E le nombre d'émigrants et P_m la population urbaine moyenne de la période.

les moyennes sont 21,3 % et 18,6 %, signifiant que la mobilité des villes (départs + arrivées) correspond au cinquième ou au sixième de l'ensemble de la population. Même si l'on ne considèrait que les migrants définitifs, ces taux seraient de 9,8 % et de 8,6 %. Les villes sont traversées, concernées par des flux migratoires très intenses de migrants.

Si partout, dans toutes les villes, la mobilité est supérieure à 10 %, les extrêmes sont très éloignés. Pour 1960-1963, ces valeurs sont de 11,1 (Hodmezövásárhely) et de 72,1 (Leninváros), leur rapport est de 6,5 ! Pour 1964-1967 les extrêmes se rapprochent un peu, passant à 55,8 et 10,8, toujours pour les mêmes villes.

b) Les villes très mobiles.

Les indices nettement supérieurs à la moyenne sont donnés dans le tableau V.

On remarque de grands écarts au niveau des villes qui sont en tête de liste, puis à partir de la 8e ville, un tassement. Dans les deux périodes, 7 des 8 premières villes sont des villes nouvelles, créées à partir des villages au cours des années 50 pour les besoins de l'industrialisation. Leur taux de mobilité exceptionnel reflète les premières phases de la constitution de la collectivité urbaine.

Ces villes sont talonnées par les bastions tra-

TABLEAU V (1)

Taux annuel moyen de mobilité - Valeurs extrêmes

1960 - 1963		1964 - 1967	
Leninváros	72.1	Leninváros	55.8
Oroszlány	64.3	Kazincbarcika	37.0
Kazincbarcika	50.3	Oroszlány	35.3
Dunaujváros	49.8	Várpalota	33.5
Várpalota	37.0	Dunaujváros	31.1
Vác	32.6	Keszthely	29.2
Komló	31.0	Komló	26.1
Ajka	28.5	Tapolca	25.5
Pécs	28.5	Szeged	24.1
Tatabánya	27.8	Veszprém	23.9
Veszprém	27.8	Pécs	23.2
Keszthely	25.6	Tatabánya	23.0
Szeged	23.9	Székesfehérvár	21.2
Szolnok	23.4	Gödöllő	20.7
Ózd	23.1	Szentendre	20.7
Miskolc	22.5	Ajka	20.5

(1) Sources : K.S.H : Területi idősorok, op. cit. et les annuaires statistiques départementaux.

ditionnels de l'industrie lourde hongroise, qui s'alignent le long de la Dorsale (Tatabánya, Ozd, Miskolc) ou au Sud de la Transdanubie (Pécs). Si la majorité des villes se retrouve sur les deux listes, leur rang change, certaines même disparaissent. Les villes de l'industrie lourde reculent (Tatabánya, Ajka, Pécs) ou disparaissent de la liste (Miskolc, Ozd, Salgotarján) laissant la place à des centres culturels et touristiques (Keszthely, Tapolca), à des villes satellites de Budapest (Szentendre, Gödöllő) ou à des centres de la deuxième vague d'industrialisation (Székesfehérvár, Szeged).

c) Les villes peu mobiles.

A l'autre extrémité de l'échelle, les villes les moins mobiles sont beaucoup moins dispersées. Les 15 dernières villes s'échelonnent entre 11,1 et 15,5 ainsi que de 10,8 à 15,1 %. Si pour les villes très mobiles on assistait à un regroupement de genre (villes nouvelles) et de position (Dorsale Hongroise), ici la même remarque prévaut : 13 et 12 des 15 villes de ce groupe se situent dans l'Alföld.

Entre les deux extrêmes, autour de la moyenne, on note la présence des villes de Transdanubie et vers les valeurs inférieures celles de l'Alföld et de la Kisalföld, absentes de la liste précédente.

Cette répartition est singulière : les villes

des régions dont la population est la plus touchée par l'émigration rurale ont des taux de mobilité faible. Peut-on conclure qu'elles n'ont pas su profiter de ces migrations et ont préféré retenir leur population propre ? Ou bien encore qu'elles ont reçu peu d'immigrants et que leur taux de mobilité est dû en très grande partie à l'émigration de leur population ?

Le taux de mobilité provenant de deux facteurs contradictoires, ne saurait expliquer cette singularité. Il faut d'abord envisager le taux d'immigration.

2 - Le taux d'immigration et la capacité de fixation.

a) Grande concentration des immigrants.

Le taux d'immigration est le rapport des immigrants annuels à la population moyenne. Il exprime la rapidité de renouvellement de la population urbaine. D'abord en ce qui concerne les valeurs absolues d'apport migratoire, la répartition inégale semble évidente au vu de la courbe de concentration de la figure n° 13. Si l'on compte Budapest, pour les 446.000 immigrants urbains annuels de la première période, 41,3 % se concentrent dans la capitale. Si on l'exclut, la concentration est moins grande, mais les 5 grandes villes, plus les 8 villes nouvelles totalisent 42,7 % et le cinquième des villes concentre la moitié des immigrants. Pour la période de 1964-1967, la concentration est un peu moindre (Budapest 39,2 %), tout en restant un fait fonda-

résumé.

La concentration de la population peut être en grande partie déterminée par la taille des villes, aussi pour juger la place de chaque ville, rapporte-t-on la cohorte des immigrants à la population moyenne de l'unité urbaine (1).

b) Relations étroites entre taux de mobilité et de renouvellement.

L'indice de renouvellement ainsi obtenu reste élevé dans l'ensemble des villes. Les moyennes annuelles sont 11,5 et 9,8 %. Les écarts sont aussi considérables que pour la mobilité, variant de 1 à 9 (5,3 à 46,1) et de 1 à 8 (4,1 à 33,8). Le rang des villes par rapport à celui établi pour la mobilité est pratiquement le même. Mais ce qui est très intéressant, c'est que les taux d'immigration des premières villes égalent presque leurs taux de mobilité, tandis que les villes qui se trouvent en fin de liste n'ont que des taux d'immigration inférieurs de moitié à leurs taux de mobilité. Cela indique nettement que la grande mobilité intervient grâce à l'immigration intense, et que dans le taux de mobilité des villes de l'Alföld immigration et émigration s'équilibrent. Les positions intermédiaires sont nombreuses et nécessitent l'examen plus serré de la capacité de fixa-

(1) "L'indice de renouvellement" : $R = \frac{I}{P_m} \times 100$

tion de la population.

Il serait intéressant de suivre la destinée de chaque migrant pour en saisir la puissance de fixation des villes. Malheureusement, une telle étude ne peut être entreprise. Pour approcher le problème, il est possible de comparer le bilan migratoire annuel des villes rapporté à la population de la fin de la période considérée. Cet indice de fixation prend deux sens opposés, selon que les immigrants ou les émigrants sont les plus nombreux (1).

c) Divergences des villes dans la capacité de fixation des migrants (voir figure 11, 12 et 13).

19 villes ont, entre 1960 et 1963, un taux supérieur à + 2 % annuel, auxquelles s'opposent 16 villes à taux négatif ou nul. Pendant la période 1964-1967 la situation reste globalement comparable, avec 15 villes à fort pouvoir de fixation et 14 villes à résultat négatif. D'un côté on remarque un rapprochement des extrêmes et de l'autre la permission des villes d'avoir l'équilibre.

Parmi les villes attractives, on rencontre les villes déjà remarquées pour leur mobilité et leur taux de renouvellement. Il s'agit de Iași, Iași et Sătești, Iași, remplacé par Zănești, Iași et Iași. Les villes

(1) La formule de la "capacité de fixation" devient :
$$F = \frac{I - E}{P_f} \times 100$$
 où P_f désigne la population urbaine de la fin de période considérée.

TABLEAU VI

Capacité de fixation des migrants (1)

	1960-63	1964-67		1960-63	1964-67
Leninváros	16.3	8.2	Turkeve	-2.4	-1.4
Kazincbarcika	8.0	4.5	Hajdunánás	-2.1	-1.6
Szentendre	+	3.1	Komlo	+	-1.6
Szekszárd	+	2.8	Hajduböszörmény	-1.6	-1.4
Oroszlány	5.8	-	Karcag	-1.5	-1.2
Dunaujváros	5.4	2.6	Mezőtur	-1.5	-1.1
Veszprém	3.5	2.3	Kisujszállás	-1.2	-1.8
Ajka	3.4	2.5	Törökszentmiklos	-0.8	-0.4
Zalaegerszeg	2.9	2.3	Kiskunfélegyháza	-0.6	+
Eger	+	2.3	Jászberény	-0.6	-0.2
Keszthely	+	2.2	Csongrád	-0.6	0
Szolnok	2.8	2.1	Cegléd	-0.5	0
Várpalota	2.8	+	Hodmezővásárhely	-0.4	+
Pécs	2.8	+	Mako	-0.3	-0.3
Szeged	2.8	2.1	Oroszlány	+	-0.3
Gödöllő	2.6	2.1	Sátoraljaujhely	+	-0.3
Miskolc	2.5	+	Köszeg	+	-0.2
Vác	2.5	+	Szarvas	0	+
Tatabánya	2.5	2.0	Nagykőrös	0	0
Kaposvár	+	2.0	Orosháza	0	+

(1) Mêmes sources que pour le tableau 5. Quand les chiffres sont remplacés par les signes + ou - cela indique qu'à la date correspondante, la ville ne se trouvait pas parmi les 15 unités formant l'extrême de la série.

qui n'ont pas de capacité de fixation sont toutes situées dans l'Alföld ; ce sont - réciproquement - celles qui se sont déjà signalées pour leur faible mobilité et leur manque de renouvellement. Toutefois dans la deuxième période d'observation, quatre villes hors de l'Alföld apparaissent, deux villes nouvelles : Komló et Oroszlány, et deux petites villes-frontières : Kőszeg et Sátoraljaújhegy.

3 - Types de comportement urbain.

L'examen de la mobilité, du renouvellement et de la capacité de fixation permet l'établissement d'une typologie du comportement des villes face à l'émigration rurale. Nous choisissons la mobilité et la capacité de fixation comme critères principaux de classement, l'indice de renouvellement intervenant pour juger les cas mal définis. La répartition des villes selon ces deux facteurs est donnée par les figures n° 16 et 17. Le classement que nous effectuons tient compte des caractères stables lors des deux périodes d'analyse.

a) Villes à comportement passif.

- Les villes "répulsives" sont celles qui ont une mobilité faible et un constat négatif de leur capacité de fixation. Ces villes sont ignorées, évitées par les migrants, comme l'indique leur taux de renouvellement insignifiant. Si elles ne reçoivent pas d'immigrants, par contre elles en

fournissent à d'autres villes. Elles participent donc à l'émigration et de ce fait leur taux de fixation est nettement négatif. Toutes les 12 villes de ce groupe se trouvent dans l'Alföld. La situation la plus grave est celle des petites villes de la Transtisza du Nord (Hajdu, Grande Coumanie) car leur bilan migratoire est régulièrement au dessous de - 1 % annuel.

- Les villes "passoires" (1) ou "filtrantes", se distinguent par un taux de mobilité moyen ou fort, un taux de renouvellement moyen et une capacité de fixation nulle. Elles ont accueilli un grand nombre de gens mais elles n'ont pas pu les retenir. Les migrants y passent, parce qu'ils ont l'habitude de fréquenter ces villes, pour la plupart des centres de marchés anciens ou villes de tanyas, mais devant l'inexistence d'emplois ils sont obligés d'aller plus loin, accompagnés d'ailleurs par d'autres émigrants originaires de la ville.

Parmi ces 12 villes, 7 sont de l'Alföld, 3 autres sont des petites villes trop mal situées dans les zones frontalières telles Köszeg, Mohács, Sátorajauhely ; il s'y trouve aussi une ville nouvelle des années 50, Komló, centre d'exploitation minière à l'ombre de la grande ville de Pécs.

(1) Expression utilisée par Pinchemel, dans son analyse de la série urbaine française.

b) Villes à comportement instable.

- Les "villes relais" après avoir été des centres attractifs puissants, apparaissent dans la deuxième période en pleine perte de vitesse, leur capacité de fixation ayant nettement diminué. Il s'agit des villes qui ont profité de la première industrialisation et qui subissent les contrecoups de la stagnation des extractions minières et de l'industrie lourde. Le taux de mobilité reste élevé dans ces villes où se font d'importants brassages de population, mais elles ne sont pas capables d'être autre chose que des étapes pour des migrants. Ce sont des villes de la Dorsale, centres de bassins miniers comme les 2 villes nouvelles de Värpalota et Oroszlány ainsi que Pécs, ou bien de grands centres de l'industrie lourde comme Miskolc, Ózd et Vác. Pour la plupart, l'évolution défavorable peut n'être que passagère, conjoncturelle.

- Les "villes-étapes traditionnelles" occupent partout une place intermédiaire : mobilité, renouvellement, capacité de fixation. Elles apparaissent comme des centres d'appel mais avec peu de force de fixation, de l'ordre de 1 à 1,5 % annuellement. Chefs-lieux de canton traditionnels, leur rôle administratif et culturel a joué plus, dans l'attraction, que l'offre limitée d'emplois industriels. Ces villes se trouvent dans la Transdanubie mais à l'écart des bassins industriels, comme Sopron, Nagykanizsa, Komárom, Szigetvár, Esztergom, Tata ; mais aussi on y re-

marque quatre villes de l'Alföld, Baja, Kalocsa, Orosháza et Kiskunhalas.

- Les "villes absorbantes" Ces villes, comme les précédentes ne possèdent qu'une capacité de fixation moyenne, mais ce qui les distingue c'est qu'elles ont cette capacité malgré une mobilité faible de la population. Elles reçoivent peu d'immigrants, mais elles les retiennent, les absorbent. C'est le cas de la plupart des villes de Kisalföld, dont les deux préfectures Győr et Szombathely, les villes de Salgotarján, Balassagyarmat et Gyöngyös regroupées dans le Bassin de Nogràd, enfin quatre des six préfectures de l'Alföld : Debrecen, Kecskemét, Nyiregyháza, Békéscsaba.

c) Villes à comportement dynamique.

- Les "villes attractives" attirent une population nombreuse ce qui indique une mobilité élevée, et elles la fixent, ce qui donne un bilan migratoire annuel toujours supérieur à 2 %. Ces villes sont parmi les plus dynamiques car elles cumulent dans les années 60, fonctions administratives et industrielles ou encore elles sont les sièges du développement accéléré touristique. Parmi 14 villes, 9 sont des préfectures (Eger, Veszprém, Tatabánya, Székesfehérvár, Kaposvár, Zalaegerszeg, Szeged, Szolnok) auxquelles s'ajoutent les 2 villes satellites de Budapest (Gödöllő, Szentendre), les 2 villes touristiques du Bala-

ton (Tapolca, Keszthely) et une ville nouvelle, Ajka.

Enfin, trois villes doivent être distinguées des autres. Leurs caractéristiques sont les mêmes que pour les "villes attractives", mais les taux sont deux à trois fois plus élevés, il s'agit des "villes nouvelles" de Dunaújváros, Kazincbarcika et Leninváros. Sur les 8 villes nouvelles officielles trois seulement d'entre elles font partie de ce groupe, car les autres, tout en ayant une mobilité comparable, n'ont pas de capacité de fixation aussi puissante. Ce sont les villes nouvelles industrielles qui s'opposent aux villes nouvelles minières atteintes par la crise du charbon, exploité dans de mauvaises conditions de rentabilité.

Cette typologie souligne le comportement très différent des villes en face de la mobilité de la population rurale. Celles qui profitent vraiment sont des villes en voie d'industrialisation ou des chefs-lieux de département. Dans les premières, la mobilité est toujours très grande, les migrants s'y dirigent à cause de l'emploi sûr, mais les conditions d'existence, précaires, découragent nombre d'entre eux à s'y fixer. Dans les secondes, la mobilité est en général plus faible, mais la capacité de fixation plus grande, comme si l'arrivée des migrants était bien plus motivée. Les villes de l'Alföld, mises à part les six préfectures, jouent un rôle passif. N'ayant ja-

mais été touchées par l'industrialisation, elles ne peuvent rien offrir, bien plus, ayant déjà un surplus démographique la plupart d'entre elles laissent même partir leur population.

C - L'INEGALE REPARTITION DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE
URBAINE.

Si la croissance démographique des villes est une tendance générale des années d'après guerre, elle n'a pas touché également toutes les villes. Les taux moyens de croissance, élevés, cachent en réalité de profondes différences et les extrêmes sont très éloignés : entre 1949 et 1959 sur les 62 villes, 6 ont enregistré plus de 80 % d'augmentation, alors que la population de 5 villes hongroises a diminué. Pour la période de 1960-1970 (72 villes) les écarts sont aussi importants, puisqu'en face de 11 villes qui ont un croît supérieur à 25 %, on observe autant de villes qui ont un bilan négatif. Dans ce cas, il serait vain de calculer des indices moyens peu significatifs, l'analyse détaillée s'avère nécessaire, que les systèmes de représentation graphiques ou cartographiques rendent possible.

L'examen successif de la variation globale

puis des composantes de la variation nous entraînerait dans une longue analyse qui risque, par la dispersion des données, de ne pas nous permettre d'observer et de juger les tendances majeures. La méthode que nous utilisons est l'approche simultanée de la variation et de ses composantes dans un système de coordonnées ; méthode décrite par R. DUGRAND (1) et J. SCHULTZ (2) à laquelle nous ajoutons ici une précision : l'utilisation des parallèles à la bissectrice partageant les quadrants 2 et 4 et qui visualisent la variation globale de la population (voir figures n° 19 et 20).

1 - L'évolution globale sous l'angle des résultats quantitatifs.

A première vue, les deux graphiques montrent deux types très différents de croissance démographique.

a) 1949-60 : Importance de l'excédent naturel dans la croissance démographique (voir figure n° 19).

Pendant la première période, à l'exception seulement de 3 villes, toutes ont accru leur population. Pour la majorité des villes, l'excédent naturel et le bilan migratoire contribuent également à cette croissance, matérialisée par une très grande dispersion des points dans le système de coordonnées. L'axe de répartition est

(1) DUGRAND R., CARRERE P., 1967.

(2) SCHULTZ J., 1969

proché de la demi-bissectrice b10.

Un groupe de 6 villes se détache très nettement avec des valeurs souvent dix fois supérieures à la moyenne : il s'agit des villes nouvelles socialistes : Dunaujváros, Kazincbarcika, Oroszlány, Várpalota, Ajka, Komló. Ces villes ont au moins doublé leur population, et l'ensemble passe de 40 à 120.000 habitants. Bien que l'excédent naturel soit très élevé - compris entre 24 % et 65 % pour la période - il ne fournit que le sixième du gain total. Un tel type d'évolution ne s'explique que par le fait que ces villes, créées dans les années 1950, ne sont pas arrivées à maturité, tant sur le plan urbain que du point de vue humain.

Un deuxième groupe plus fourni (14 villes) s'étale dans une zone assez large, entre les lignes de 20 à 50 % de variation globale. La plupart des villes de ce groupe se rangent sur la ligne de 30 % de variation. Il s'agit donc d'une croissance très importante, dépassant les 2 % annuels. Ce groupe ressemble au précédent, dans ce sens que le bilan migratoire est nettement prépondérant dans la variation globale comme l'atteste la position des points au dessous de la bissectrice b10. Parmi les 14 villes, on ne trouve qu'une seule de l'Alföld, Szolnok ; les autres sont principalement des chefs-lieux de département de la Dorsale Hongroise (Miskolc, Veszprém, Székesfehérvár, Tatabánya)

ou de la Transdanubie (Zalaegerszeg, Győr, Pécs, Kaposvár).

Le troisième groupe composé de 19 éléments qui accuse une variation globale de 10 à 20 %, réunit les villes de la Dorsale et de la Transdanubie, dont la plupart sont des petites villes. Il comprend aussi les 5 chefs-lieux de département de l'Alföld, mais en dehors de ces chefs-lieux il n'y a que la petite ville de Kalocsa qui soit de l'Alföld. La caractéristique de ce groupe est la valeur beaucoup plus grande de l'excédent naturel que dans le groupe précédent ; néanmoins, le bilan migratoire est toujours positif et peut même dépasser dans certains cas 10 % (Szeged, Eger, Szekszárd, Kalocsa).

Enfin, un dernier groupe s'individualise très nettement avec une situation démographique déjà peu favorable. En effet, si la variation globale est encore positive, excepté ~~pour~~ Mako, Turkeve, Kisujszállás, elle l'est seulement grâce à un excédent naturel fort, le bilan migratoire étant négatif. 17 sur les 23 villes se trouvent ainsi dans le quadrant 2 du système ; toutefois, avec un bilan migratoire positif, les 6 autres villes restent au dessous de 5 %. Sur les 23 villes, 20 sont de l'Alföld, les 3 autres sont des petites villes frontalières de la Hongrie septentrionale ; Kőszeg, Komárom, Sátoraljaújhely. Certaines villes de l'Alföld, en particulier celles du Nord-Est de la Transtisza (Hajdunánás, Hajduböszörmény, Hajdusoboszló)

ont des excédents naturels, dépassant 10 %, supérieurs à la moyenne urbaine. L'Alföld fournit aussi les excédents naturels les plus faibles du pays, dans sa partie méridionale (villes des départements de Békés, de Csongrâd et de Bács-Kiskun). L'excédent naturel ne doit pas cacher une réalité déjà alarmante, la déperdition démographique affectant plus de la moitié des villes de l'Alföld où le bilan migratoire est inférieur à - 5 %.

L'examen de l'évolution de cette période permet de formuler quelques conclusions partielles :

- entre 1949 et 1960, l'excédent naturel élevé joue un rôle égal au bilan migratoire dans la formation de la croissance démographique.

- ce bilan naturel, élevé, permet d'équilibrer la balance migratoire négative ou très faiblement positive dans 30 % des villes.

- L'examen du facteur prépondérant du dynamisme démographique, le bilan migratoire, montre que seulement le tiers des villes a un accroissement annuel supérieur à 1 %. La croissance urbaine est donc loin d'être générale, elle est sélective.

- La taille des villes n'intervient pas dans le résultat de l'évolution. Les trois critères de classement

qui s'imposent sont la situation géographique, le rôle administratif et la date de la création.

- Selon ces critères, trois grands ensembles de villes se différencient : les villes nouvelles socialistes avec des chiffres records, très détachées des autres villes. À l'autre extrémité, les villes de l'Alföld, avec le plus souvent une croissance bloquée par le bilan migratoire négatif ; en position intermédiaire se situent les villes de la Dorsale, de la Kisalföld et de la Transdanubie méridionale. Dans ce classement, les chefs-lieux de département sont toujours les mieux placés à l'intérieur de leur groupe.

b) 1960-70 : la forte diminution de l'excédent naturel compromet la croissance démographique (voir figure n° 20).

L'évolution démographique urbaine entre 1960 et 1970 est différente. 11 villes sur les 72 (dont 10 étaient déjà des villes dans la période précédente) ont un bilan global négatif, et 11 autres villes ne bénéficient que d'un gain démographique insignifiant (inférieur à 5 %). Malgré ce déplacement des villes vers les valeurs négatives, par rapport à la période précédente, les écarts sont moins grands. Cela provient de deux faits : d'abord le groupe des valeurs positives extrêmes (du premier quadrant) n'apparaît plus et puis les grandes différences de l'excédent naturel se sont atténuées ; les taux de 48 des 72 villes se trouvent entre 0 et + 5 %. Ainsi, les villes s'alignent, sou-

des à l'axe xOx'. Les villes ont subi un déclin de - 15 % - 30 %
(sauf deux).

Globalement, entre les deux périodes, l'excédent naturel a baissé de moitié, mais cela est aussi vrai pour chaque unité urbaine recensée. Ainsi, l'influence du bilan migratoire sur la croissance démographique devient primordiale.

Sur le graphique n° 20, on retrouve les 4 groupes de villes comme pour 1949-60. Le premier groupe est formé par les villes socialistes, dont l'ensemble n'est pas absolument compact et se trouve en position excentrique. Ces villes ont un excédent naturel variant de 10 à 20 %, bien qu'il ait baissé de moitié par rapport à la période précédente. Il reste encore deux à quatre fois supérieur à ceux des autres villes. Sous ce caractère apparemment homogène, ces villes offrent des bilans migratoires pouvant osciller de 1 à 50 % ou même de 1 à 200 % si l'on compte Leninváros, la dernière-née des villes nouvelles socialistes. L'évolution contradictoire de ces villes marque les paliers successifs de leur croissance. Certaines, comme Dunaujváros, ou Kazincbarcika sont des villes arrivées à l'âge de "maturité". D'autres sont en situation instable de "jeunesse" démographique ; enfin Leninváros en est encore au stade de formation. Le fait que certaines difficultés économiques surgissent dans le domaine de l'emploi (charbonnage, industrie lourde) explique aussi en partie cette

évolution (Oroszlány, Komló).

Le deuxième groupe s'étend à peu près comme en 1949-60, entre les droites de variation globale de 15 % et de 45 %. Il est numériquement plus élevé ; au lieu de 14 éléments on en compte 25 car aux villes qui s'y trouvaient déjà dans les années 1950 se sont ajoutés tous les chefs-lieux de département (à l'exception de Békéscsaba). C'est l'ensemble le plus dynamique dont le bilan migratoire, toujours supérieur à 10 %, se double d'un excédent naturel qui est presque toujours plus élevé que la moyenne urbaine.

Le troisième groupe qui était le mieux pourvu dans le premier temps, ne compte plus que de 14 villes (malgré le passage de 62 à 72 villes). Sa position, entre 5 et 15 % de variation globale positive dénote une croissance modérée. On y retrouve quelques petites villes de la Dorsale et de la Transdanubie (surtout celles de l'Ouest et du Sud de cette dernière) en compagnie de 4 villes de l'Alföld, dont Békéscsaba.

Le quatrième semble ne pas avoir changé d'aspect ni de contenu. Pourtant la différence est grande avec la période précédemment observée. L'excédent naturel, qui a diminué de moitié a projeté la plupart de ces villes de l'Alföld au dessous de la bissectrice b2Ob'2, donnant une

variation globale négative, ou proche de zéro. Les composantes de ce groupe ont à peine varié : 5 villes y ont échappé (Baja, Hajduszoboszló, Gyula, Kiskunhalas, Komárom) remplacées par 3 petites villes nées de fraîche date dans la Hongrie septentrionale (Sárovár, Károlyvár, Sárospatak).

2 - Typologie du rythme de la croissance (1950-1970).

a) Les vecteurs d'évolution.

Pour mieux se rendre compte de l'évolution, d'une période à l'autre, nous avons représenté, sur la figure n° 21, le déplacement des villes à l'intérieur du système de coordonnées. L'orientation des vecteurs d'évolution dénote plusieurs tendances d'ensemble. Le rapprochement général vers l'axe x'Ox souligne la diminution de l'excédent naturel. Par rapport à une rose des vents, trois orientations secondaires dominent : les vecteurs dirigés approximativement N-S. Les plus nombreux (28), montrent que, malgré un excédent naturel plus affaibli, le bilan migratoire se maintient au niveau des années 50. Les vecteurs WNW-ESE indiquent une franche accélération du gain migratoire et une baisse moins importante de l'excédent naturel que la moyenne. Relativement, par rapport au point de départ, ce sont les villes les plus dynamiques : il s'agit des chefs-lieux de département du Sud et de l'Est de la Hongrie, quelques petites cités de la Banat et de l'Alföld, au total 14 villes. Enfin une troisième direction NE-SW, soulignant

la diminution et de l'excédent naturel et du bilan migratoire, réunit 16 villes, parmi lesquelles la totalité des villes nouvelles socialistes, et la majorité des villes de la Dorsale du Nord. Il est important de remarquer que les villes de l'Alfold, dont la situation démographique difficile est occasionnée par la baisse de l'excédent naturel, ont tendance à se rapprocher de l'axe yOy' ; cela signifie que le déficit de leur bilan migratoire s'atténue.

La figure n° 21b résume les tendances des vecteurs d'évolution et donne une image synthétique de l'évolution en représentant le déplacement des aires de points dans le système d'axes. Le principal renseignement nouveau concerne le troisième groupe, qui apparaît comme un groupe transitoire instable. Les villes qui s'y trouvent sont en attente de passage vers le groupe 2 à croissance rapide mais équilibrée. Les déplacements vers d'autres groupes de villes qui se trouvaient déjà dans les groupes 1, 2 ou 4 sont exceptionnels.

b' Le rythme de croissance déterminé par le bilan migratoire.

Cette analyse souligne aussi que si l'importante diminution de l'excédent naturel intervient avec force dans la croissance urbaine, elle touche toutes les villes prises dans l'ensemble. En outre le bilan migratoire est très sélectif, et reste ainsi le facteur déterminant de

différenciation entre les villes. Et selon le bilan migratoire, entre 1960 et 1970 d'importants changements interviennent. Le classement des villes selon le type d'évolution du bilan migratoire (figure n° 22) a nécessité l'établissement de 10 groupes, tant le comportement des villes est disparate au cours des 20 années considérées.

. Villes dont le bilan migratoire est positif dans les deux périodes :

- "Maintien d'une croissance élevée" : dans les 13 villes qui font partie de ce groupe, le bilan migratoire est toujours supérieur à 1 % annuel, souvent même de 2 %. A côté de deux villes nouvelles (Leninváros, Kazincbarcika) prennent place les chefs-lieux de département de la Transdanubie et de la Dorsale.

- "L'accélération de la croissance" indique un relèvement important du taux migratoire dans les années 60, que l'on remarque dans les chefs-lieux de département de l'Alföld, de même que dans certaines petites villes à fonction spéciale.

- Le "maintien d'une croissance modérée" est l'apanage des villes, petites et moyennes, de la Transdanubie et de la Dorsale.

- La "diminution de la croissance" intervient au cours des années 60 dans les villes minières et sidérurgiques de la Dorsale, sans toutefois compromettre le dynamisme, il s'agit plutôt d'un "réajustage démographique",

comme pour Miskolc, Dunaujváros, Ajka, Oroszlány ou Gyöngyös.

- "L'arrêt de la croissance" indique une tendance déjà plus grave, car la chute, importante, peut présager une réelle crise (Komló, Várpalota, Ozd).

• Villes dont le bilan migratoire est de sens opposé dans les deux périodes.

- Le type de "croissance rapide retardée" individualise des villes, qui longtemps à la dérive, ont un développement actuel remarquable (Komárom, Orosháza, Hajdúszoboszlo, Kiskunhalas).

- "Le recul dangereux" exprime le cas contraire, même si la baisse actuelle n'est que conjoncturelle (Hódmezővásárhely, Jászberény).

• Villes dont le bilan migratoire avoisine zéro.

- Un seul type, celui de "stagnation" urbaine peut être distingué qui concerne essentiellement les petites villes de l'Alföld.

• Villes dont le bilan migratoire est négatif au cours des deux périodes.

Comme pour le type diamétralement opposé, celui du "maintien d'une croissance élevée" nous y comptons 13 villes presque toutes de l'Alföld (sauf Sárospatak et Ka-

puvâr) que l'on peut encore partager selon que l'on observe la "confirmation de la chute démographique" (7 villes) ou que l'on détecte un premier signe d'évolution vers peut-être le "rétablissement de l'équilibre" démographique (6 villes).

A travers l'examen statistique de la croissance démographique, nous avons pu déceler quelques tendances remarquables de l'urbanisation. La croissance urbaine est variable dans le temps et dans l'espace. Après la guerre, la croissance rapide est le résultat conjugué du croît naturel et du gain migratoire. A partir des années 60, seul le bilan migratoire intervient car les villes n'échappent pas à la recession générale très forte de la natalité (1). Mais la croissance n'est pas l'apanage de toutes les villes. Dans les années 50, à côté de Budapest et des villes nouvelles que l'on construit fiévreusement, seules quelques villes de la Dorsale Hongroise ont un grand pouvoir d'attraction démographique. La croissance urbaine se généralise seulement dans les années 60, même si les records sont moins spectaculaires. Le critère du rôle administratif l'emporte : ce sont les chefs-lieux de départements qui se développent le plus vite. Si les villes moyennes et petites participent à la croissance d'une façon générale, on remarque un retard de plus en plus accusé de celles de l'Alföld. L'opposition spatiale prend nettement forme.

(1) Taux de natalité pour la Hongrie de 1957 à 1973 : 17,0 - 16,0- 15,2- 14,7- 14,0- 12,9 (1962)- 13,1- 13,1- 13,1- 13,6- 14,6- 15,1- 15,0- 14,7- 14,5- 14,7- 15,0.

3 - Aspects qualitatifs de la croissance démographique urbaine.

L'accroissement démographique urbain s'accompagne nécessairement de mutations dans la structure de la population : dans la structure par âge d'abord, car la mobilité touche essentiellement une population jeune et active. L'arrivée massive des immigrants peut retentir sur la mentalité démographique, compte tenu de l'origine des arrivants et de leur faculté d'assimilation dans le cadre socio-culturel qu'offre la ville. La croissance urbaine s'effectue en même temps que la restructuration de toute la société mais, le milieu urbain étant complexe, la stratification sociale se renouvelle continuellement sous la pression de l'immigration. Enfin, le changement de domicile s'accompagne souvent de changement d'activité et le lieu de mutation est la ville. Il apparaît ainsi que les aspects qualitatifs de la croissance urbaine sont au moins aussi importants à analyser que l'évolution quantitative.

a) L'originalité de la structure par âges des villes.

La comparaison de la répartition des classes d'âges de la population citadine et rurale peut constituer la première approche de la définition des particularités urbaines. Cette répartition en 1970 est schématisée sur la figure n° 23.

Deux différences essentielles sont à souligner

entre les courbes des villes (sans Budapest) et celle de l'ensemble des villages. Des tranches d'âges de 0 à 15 ans sont plus fournies dans les milieux ruraux, tandis que de 20 à 40 ans se précise un important excédent urbain.

La population de 20 à 40 ans constitue 30,9 % des habitants des villes. La proportion étant de 27 % dans les villages. Cette différence est la répercussion des mouvements migratoires qui, de la campagne, ont drainé vers les villes les actifs jeunes. Si elle est nette, cette divergence n'est pourtant pas énorme. Elle provient probablement d'une situation très différente d'une ville à l'autre, ce que l'analyse du chapitre précédent permet de supposer. De plus, il ne faut pas oublier que nous ne sommes qu'au début de la grande phase de migration rurale et qu'il existe encore une substantielle réserve de main-d'oeuvre dans les campagnes.

Seulement 21,3 % de la population des villes et 23,1 % de celle des villages ont moins de 15 ans. Le taux urbain est surprenant, vu que la population en âge de procréer y est beaucoup plus nombreuse qu'à la campagne. Le milieu urbain est moins fécond, comme l'attestent d'ailleurs les taux de natalité régulièrement plus faibles de 2 à 3 ‰ depuis 15 ans. On conserve à chaque changement de politique démographique (1) une réaction plus vive et plus prolongée

(1) Grandes étapes de la politique démographique : 1948-1956, politique pronataliste inconsidérée ; 1957, légalisation des avortements et diffusion des méthodes contraceptives ; à partir de 1965, progressivement, encouragement de la natalité par des mesures indirectes (aide matérielle, avantages sociaux, considération morale). Cf. Acsadi G., 1969.

dans le milieu urbain. Cela est particulièrement vrai, depuis 1957, avec l'annonce de la chute de la natalité hongroise. La limitation volontaire des naissances, dans le cadre légal, a été plus brutale dans les villes, les taux de natalité variant entre 10 et 12 % jusqu'en 1966. Ce n'est que depuis 1968 que les taux urbain et rural se rapprochent mais en ce qui concerne la fécondité, les différences sont encore très accusées.

Pour résumer, en 1970 les villes hongroises sont très vieilles et très peu fécondes ; elles ont un pourcentage d'adultes élevé, en rapport avec l'immigration dont elles bénéficient ; vu le court laps de temps écoulé depuis le début de l'apport migratoire massif, elles ont des structures par âges au delà de 40 ans presque identiques à celles des campagnes.

Budapest présente des caractères fort différents des autres villes, aussi son individualisation apparaît-elle indispensable. Les différences se marquent sur la figure n° 23. Depuis 15 à 30 ans seulement, sa courbe est comparable à celle des autres villes. La capitale est beaucoup moins jeune (moins de 15 ans : 14,5 %) et beaucoup plus vieille (19,3 % de plus de 60 ans contre 15,3 %) que les autres villes de la Hongrie. Le déficit observé entre 30 et 35 ans, le surplus de population entre 45 et 65 ans, sont des séquelles de guerre et aussi d'autres périodes plus an-

ciennes d'immigration que les autres villes n'ont que très peu connues. Budapest apparaît dans l'ensemble, comme un véritable "gouffre démographique".

b) Difficultés méthodologiques dans la comparaison des structures par âges des villes.

L'approche du problème de la structure démographique des villes ne peut être qu'approximative par l'étude des taux moyens. Il est nécessaire d'examiner chacune des villes, tant l'état et les comportements sont dissemblables. Pour ce faire, la comparaison de courbes ou de pyramides d'âges aurait été bien mal commode. L'examen précédent des courbes ainsi que l'observation des séries urbaines indiquent que la différenciation des villes se fait au niveau de 0 à 15 ans et de 20 à 40 ans et au-delà de 60 ans ; entre 15 et 20 ans, de même qu'entre 40 et 60 ans, les taux urbains sont presque analogues. La méthode classique triangulaire, basée sur les 3 grands groupes d'âges n'est donc pas utilisable avec suffisamment d'intérêt. Nous avons préféré comparer deux taux, l'indice de jeunesse (rapport des moins de 15 ans et des plus de 60 ans) et le pourcentage des adultes jeunes, de 15 à 39 ans (1).

(1) Les limites de 15 et de 60 ans sont celles utilisées par l'Institut Statistique. Elles sont justifiées par l'âge légal de la retraite (homme 60 ans, femmes 55 ans) par la scolarité obligatoire jusqu'à 15 ans, par l'importance des actifs de 15 à 19 ans (en 1960, 52,7 % de la population correspondante, en 1970 : 46,9 %) et la majorité légale à 18 ans.

Le seul indice de jeunesse ou de vieillesse, très usuel, n'aurait pas suffi pour caractériser les villes. Nous avons voulu nous en rendre compte (voir figure n° 24). La série de pourcentage de jeunes comme celle de la population âgée est très étendue : la première va de 17 à 31, la seconde varie de 5 à 23 %. La répartition n'est pas régulière. A une population pauvre en jeunes ne correspond pas obligatoirement une population vieille importante, et réciproquement. Quatre nuages très significatifs apparaissent sur la figure 24. Le premier est celui des villes de l'Alföld méridionale, avec un taux excessif de population âgée (de 19 à 23 %) et un autre très faible pour les jeunes (inférieur à 20 %). Ce groupe de villes ne pose pas de problèmes, tout comme celui des villes nouvelles, à l'autre extrême de la chaîne, avec beaucoup de jeunes et très peu de vieux. Mais entre ces deux groupes de situation extrême, la majorité des villes n'ont pas de caractères aussi tranchés. S'il y a deux regroupements très homogènes, ils sont contradictoires et non progressifs : les villes de l'Alföld ont des pourcentages de population âgée mais aussi de jeunes, plus élevés que le groupe compact des villes de la Transdanubie et de la Dorsale. L'indice de jeunesse calculé est le même pour toutes ces villes, par les compensations arithmétiques. L'exemple de l'indice identique pour Hajdunánás et Miskolc, pourtant de situations très différentes, illustre cet inconvénient. Pour pouvoir interpréter correctement la structure par âges, il semble néces-

sairè de faire intervenir une autre donnée qui n'est pas liée à la variation régionale de la fécondité, mais qui est fonction du pouvoir d'attraction des villes sur les migrants, c'est le pourcentage d'adultes jeunes.

La figure n° 25 représente dans le système de coordonnées classiques, l'indice de jeunesse en ordonnée et le pourcentage de la population de 15 à 39 ans en abscisse.

Plus de la moitié des villes (38) ont des indices de jeunesse très rapprochés, se situant entre 1,1 et 1,4, immédiatement au dessous de la moyenne urbaine générale (1,45). Cela veut dire que dans la majorité des villes, il y a à peine plus de jeunes dans la population que de personnes âgées, et il y a en plus, 10 villes où l'indice est inférieur à 1. Le déficit de jeunes est un signe caractéristique de dénatalité. Le vieillissement continu crée des charges de plus en plus lourdes sur les adultes actifs et, d'une façon générale, sur la société.

Si l'indice de jeunesse provoque un regroupement des villes, à cause de la basse natalité, le pourcentage d'adultes introduit une variation très grande, soit de 32 à 54 % et sans compter les villes nouvelles, de 32 à 46 %, la moyenne étant de 39,7 %. Ce taux permet de différencier les villes dont l'indice de jeunesse est comparable : aussi, dans la classification que nous proposons, c'est le

pourcentage d'adultes qui prime. La série étant continue, c'est l'écart par rapport à la moyenne que nous avons choisi pour déterminer les seuils sur l'abscisse. L'écart moyen par rapport à la moyenne étant de 2,5, cela aboutit à la constitution de 4 niveaux : pourcentage d'adultes inférieur à 37,5 %, entre 37,5 et 40 %, entre 40 et 42,5 % et supérieur à 42,5 %. L'indice de jeunesse peut être utilisé pour distinguer des sous-catégories. Selon ces principes 4 grandes catégories s'individualisent (voir figure n° 25).

c) Types de structure par âges selon la confrontation de l'indice de jeunesse et le pourcentage d'adultes jeunes.

- Fort pourcentage d'actifs jeunes, indice de jeunesse très élevé.

8 villes font partie de cet ensemble très à l'écart des autres, et qui sont les villes nouvelles, plus Veszprém. L'indice de jeunesse est au moins de 2, mais il peut être beaucoup plus élevé comme à Kazincbarcika (5,2) ou à Léninváros (5,5). Cet indice élevé provient surtout de la place occupée par la population âgée, comme l'indique la figure n° 24. Même si l'on compte toute la population des moins de 40 ans, on arrive qu'au quart de la population totale. La structure de cette population porte l'empreinte de l'immigration soutenue au cours des vingt dernières années. De ce fait, elle n'est ni stable, ni harmonieusement

structurée ; sa mobilité très grande, le déséquilibre du sex-ratio (831 à 1013 femmes pour 1000 hommes), tout autant que les taux de fécondité très élevés, indiquent un état démographique proche de celui d'une population de "front pionnier".

Si les villes socialistes diffèrent nettement selon leur degré d'évolution (les extrêmes sont Dunaujváros et Leninváros) elles se distinguent toutes des autres villes. Parmi les villes "historiques", seule Veszprém leur est comparable, surtout par le pourcentage d'adultes très élevé (45,3 %).

- Pourcentage d'adultes au-dessus de la moyenne urbaine.

Ce groupe peut être subdivisé en 2 sous-ensembles, selon que l'indice de jeunesse est au-dessus ou au-dessous de la moyenne, mais les différences importantes ne touchent que 5 villes sur les 18 qui composent le groupe et dont la caractéristique fondamentale reste la présence d'une grande fraction d'adultes formant plus de 40 % de la population totale. Il s'agit indiscutablement des villes qui ont reçu un contingent élevé d'immigrants jeunes et actifs. L'influence des nouveaux arrivants sur le dynamisme biologique de la population autochtone n'est pas évident. Dans les grandes villes, la mentalité des immigrants est rapidement influencée par l'attitude locale traditionnelle.

Dans le cas des villes petites et moyennes, ces nouveaux venus ne changent pas non plus la mentalité parce qu'ils sont peu nombreux ou bien parce qu'ils proviennent de la région environnante dont la ville a épousé les coutumes. Il y a pourtant trois exceptions : Mosonmagyaróvár, Zalaegerszeg et Tatabánya qui se distinguent des autres villes de leur région par un taux de jeunesse et un taux de natalité plus élevés et où le rôle des immigrants sur le comportement démographique est très probable. Cela doit être vrai aussi pour Miskolc, qui a un taux de jeunesse plus élevé que les quatre autres grandes villes hongroises. Le jugement est difficile, car il faudra aussi connaître la composition socio-professionnelle de la population et, dans le cas de Miskolc la réponse doit être cherchée indiscutablement dans ce sens. Mis à part ces villes, on peut encore citer Nyíregyháza, Salgotarján, Gyöngyös, Kecskemét, Szolnok et Székesfehérvár qui ont des indices de jeunesse au-dessus de la moyenne (1,43) pour déterminer la sous-catégorie des villes à forte immigration et bonne natalité.

Par contre, Pécs, Debrecen, Győr, Vác, Szentendre, Gödöllő, et surtout Szeged sont marquées par la dénatalité. Leur taux de jeunesse reste au-dessous de la moyenne et tombe même à 0,9 pour Szeged. Ce sont des "villes-gouffres" : sauf Miskolc, on y trouve les villes de plus de 100.000 habitants ainsi que les trois villes de la grande banlieue de Budapest, intégrées dans le rythme de vie et

conditionnées par la mentalité de la capitale.

Au total, dans ces 2 sous-catégories se trouvent 14 chefs-lieux de départements sur 18, 3 villes de l'orbite de Budapest et une seule ville ne faisant pas partie de ces catégories : Gyöngyös.

- Pourcentage d'adultes jeunes au-dessous de la moyenne, indice de jeunesse le plus souvent inférieur à 1,5.

Ce troisième groupe est très homogène : sur les 19 villes qui le composent, 15 ont un indice de jeunesse ne variant que d'une façon minime, entre 1,1 et 1,4 provenant d'un pourcentage de jeunes de 19 à 22 % et d'un pourcentage de personnes âgées de 15 à 16 %. La population adulte, entre 38 et 40 %, montre un certain regroupement. Ce sont des villes qui se sont déjà distinguées par une croissance démographique lente due à l'immigration faible ou trop récente. On trouve dans ce groupe principalement les villes de la Transdanubie de l'Ouest et du Sud, où se perdent deux villes de l'Alföld, : Békéscsaba et Kalocsa.

Détachées des autres, quatre villes se signalent par des indices de jeunesse voisins de 2 : Ozd, Tapolca, Kőszeg et Mátészalka, pourtant l'apport migratoire est modeste et le pourcentage de jeunes adultes faible. On peut

alors évoquer une "surnatalité", surtout pour les deux dernières.

- Villes dont la structure par âges est nettement défavorable par suite de la faiblesse de la population adulte jeune.

Dans ce groupe figurent les villes qui s'éloignent de plus d'un écart moyen à la moyenne urbaine de population adulte. L'homogénéité de ce groupe est surtout spatiale : 19 des 25 villes se trouvent dans l'Alföld, auxquelles s'ajoutent 6 petites villes de la Transdanubie ou de la Dorsale, toutes dans une situation géographique marginale, la plupart récemment promues au rang de ville. Si la répartition géographique est homogène, il n'en est pas de même pour les deux indices comparés : les adultes sont partout insuffisants en nombre, mais la situation peut même devenir catastrophique, à Mako ou Csongrád, avec moins de 34 %. La principale différence provient pourtant de l'indice de jeunesse, à tel point que la constitution de deux sous-catégories s'avère nécessaire.

La première est celle des villes qui, malgré un bilan migratoire négatif et un pourcentage d'adultes faible, ont plus de jeunes que de personnes âgées. Il est facile de voir une structuration de l'Alföld selon les zones de direction Est-Ouest : les meilleurs indices, autour

de 1,5 se rencontrent dans les villes du Nord-Est de la Transistza, et les plus défavorables, inférieurs à 1, dans le Sud de l'Alföld, département de Békés, de Csongrâd et le Sud de Bács-Kiskun. Les villes de cette dernière zone, formant la deuxième sous-catégorie sont, après Budapest, les villes les plus malthusiennes de la Hongrie, où l'insuffisance de l'immigration se conjugue à une dénatalité pernicieuse. La grande ville de cette zone, Szeged, a un taux comparable, mais un pourcentage d'adultes jeunes très élevé. Dans ces villes, 2 ou 3 personnes sur 10 ont plus de 60 ans, et près de la moitié de la population dépasse 40 ans.

L'examen de la structure par âges des villes permet de formuler quelques conclusions. La majorité des villes hongroises portent des signes de vieillissement, dus surtout à la baisse dangereuse de la natalité depuis 1958. Cette "sous-natalité" et sa conséquence première, le faible pourcentage des jeunes dans la population, n'est pas propre aux villes, mais est en rapport avec une mentalité démographique régionale donnée. Le comportement peu nuancé des villes et de leur région laisse à penser que les immigrants dans les villes proviennent dans la dernière décennie, des environs proches. Ce caractère général s'applique à des degrés divers : ainsi la similitude de comportement entre ville et région, très formelle dans l'Alföld, est plus nuancée dans l'ensemble de la Transdanubie et de la Dorsale, où les

chefs-lieux de départements et les villes fortement industrialisées s'individualisent en faisant preuve de plus d'indépendance par rapport à la campagne. Enfin les villes nouvelles, par leur dynamisme et leur jeunesse, contrastent avec leur environnement géographique et l'ensemble des villes hongroises. Un groupement particulier à fort pourcentage d'adultes et dénatalité accusée se distingue, réunissant les grandes villes hongroises et les satellites de Budapest. Les catégories de répartition rappellent de très près les oppositions et les regroupements déjà observés au niveau de l'étude de la croissance démographique sous l'angle quantitatif. Ainsi, l'évolution quantitative entraîne directement des changements parallèles de la structure par âges, mais ne touche que peu - sauf dans le cas des villes nouvelles - les fondements de la mentalité démographique.

d) Croissance urbaine et mobilité sociale.

Parallèlement à la mobilité démographique - en l'accompagnant le plus souvent - se déroule le processus de transformation de la société. "L'égalisation sociale", "la disparition des classes de la société", et toute autre formule souvent répétée correspond, en fait, à une très importante mobilité sociale, désorganisant la société urbaine de façon plus sensible que ne le fait l'accroissement démographique (1).

1) Il n'existe en Hongrie aucune étude statistique détaillée sur la mobilité sociale en général et la mobilité sociale urbaine en particulier. Nous reprenons ici les estimations de l'économiste hongrois I. Berend, publié en 1974. (A Szocialista gazdaság fejlődése Magyarországon, 1945-1968).

Après la guerre, les classes dirigeantes de la société disparaissent progressivement. Les nationalisations, la réforme agraire, puis la collectivisation sonnent le glas des puissances d'argent. De la même façon est éliminée la petite bourgeoisie urbaine, comprenant bureaucrates, commerçants, artisans, privée de son emploi ou de sa patente. Ces personnes ayant autrefois pignon sur rue, se retrouvent du jour au lendemain à l'échelle inférieure de la hiérarchie sociale, contraints à des emplois subalternes pour survivre (1). Entre 1945 et 1953, à l'échelle du pays, 350 à 400.000 familles se trouvent dans cette situation.

Pendant la même période un mouvement compensatoire s'amorce : les places vides dans les instances de direction administrative ou économique sont occupées par des éléments nouveaux issus de la classe ouvrière ou paysanne. On estime à 100.000 ouvriers et paysans, ceux qui à Budapest entre 1948 et 1952 ont été admis pour remplir une tâche intellectuelle, et au total dans le pays, avec leurs familles, cette soudaine promotion sociale concerne un million de personnes ! En 1962, deux-tiers des cadres moyens et supérieurs du pays proviennent de la classe ouvrière et paysanne, et quelques 15 % sont recrutés suivant la filière traditionnelle. Au total ces mouvements sociaux "croisés" concernent le quart de la population.

La classe sociale fondamentale est la classe

(1) La Constitution institue le droit, mais aussi le devoir de travailler.

ouvrière. Son effectif double entre 1950 et 1968, passant de un à deux millions, sa structure interne aussi subit de profondes modifications : avant la guerre, les ouvriers agricoles constituaient le tiers de l'effectif. Leur proportion diminue rapidement pour ne représenter à la fin des années 60 que le sixième de l'ensemble. La catégorie des "gens de maison", représentant encore 10 % des ouvriers en 1945 disparaît presque totalement. En revanche, ce sont les ouvriers de l'industrie qui constituent l'essentiel - les deux-tiers - de la classe ouvrière d'après-guerre. Et encore ne s'agit-il que des travailleurs d'entreprises de grandes tailles, les autres, employés dans des unités de moins de 10 ouvriers ne comptent plus que pour 15 % de l'ensemble (1).

L'augmentation fulgurante de l'effectif de la classe ouvrière ne peut se comprendre sans la mobilité sociale très grande de la période comprise entre 1950 et 1963. L'augmentation des effectifs est due, pour moins de la moitié, à des familles déjà ouvrières en 1950 - dont le tiers est constitué par des femmes - et pour plus de la moitié des autres classes de la société pour le cinquième des familles de commerçants, artisans, intellectuels, mais le plus gros du contingent est paysan.

La mutation sociale prend forme dans l'espace.

(1) Tous les chiffres cités sont de B. L. 1974.

Ce sont les villes d'une façon générale qui servent de cadres à ces changements. D'abord parce que les représentants des classes déchues de la nouvelle société y sont les plus nombreux, mais surtout parce que la ville est le théâtre de l'industrialisation et elle devient le lieu de concentration de la nouvelle classe ouvrière. Jusqu'au milieu des années 60, l'immigration urbaine est synonyme de mutation sociale. Toutes les villes ne sont pas, au même titre, des lieux favorisés de mutations sociales. Certaines, comme les villes de l'Alföld, ne peuvent même pas offrir suffisamment d'emplois pour satisfaire la demande locale. D'autres, tout particulièrement Budapest, les villes nouvelles et les villes industrielles de la Dorsale sont de véritables creusets sociaux.

Par contre, tout l'ensemble urbain connaît un phénomène important de mutation sociale : la formation d'une nouvelle classe dirigeante, intellectuelle issue de l'ancien prolétariat urbain ou rural. Avant la guerre, 5,5 % des étudiants et 5 % des lycéens étaient d'origine ouvrière ou paysanne. En 1962, ils forment la majorité dans l'enseignement secondaire (61 %) et dans l'enseignement supérieur (46 %) (1). A côté de l'enseignement normal, les cours accélérés, les cours du soir, étendus en véritable système, offrent aux ouvriers et paysans la possibilité d'acquérir de rapides

(1) Ouvriers respectivement 44 et 33 %, paysans 17 et 13 %.
D'après Berend T.L., 1971, p. 187.

connaissances pratiques, leur permettant d'accéder aux postes de responsabilité. En 1965, 61 % des édiles, 23 % des ingénieurs, 34 % de l'ensemble des intellectuels étaient auparavant travailleurs manuels (1). Avec l'arrivée de la nouvelle génération des intellectuels formés après 1945, la participation au pouvoir des classes ouvrières et paysanne devient encore plus efficiente.

C O N C L U S I O N

Après une longue période de stagnation urbaine qui couvre la première moitié du 20^e siècle, on assiste depuis 1950, à l'explosion urbaine générale. En vingt ans, la population urbaine augmente de 1,1 million de personnes, trois fois plus vite que la population du pays (2). Si une telle croissance urbaine est tout à fait habituelle dans l'Europe de l'après-guerre, en Hongrie, elle est très spécifique, par ses motivations, par son rythme, par ses conséquences sociales.

Dans le déclenchement de la mobilité démographi-

(1) Ferenc T. L., 1967, p. 154.

(2) La population urbaine passe de 3.439.000 à 4.595.000, tandis que dans la même période (1950-70), la population totale s'accroît de 9,2 à 10,3 millions.

que se conjuguent les effets de rupture politique, économique, sociale accompagnant le passage d'une société capitaliste retardée à une société socialiste. Les facteurs directs et puissants de la mobilité sont la collectivisation des terres, qui fait éclater les cadres de la société rurale traditionaliste et libère une population nombreuse ; l'industrialisation de grande envergure, qui offre des emplois en nombre presque illimité et qui apparaît comme une force d'appel irrésistible ; et enfin la restructuration de la société, qui bouleversant la hiérarchie sociale traditionnelle est une source formidable de mutations sociales qui s'accompagnent presque toujours de la mobilité géographique. Il ne s'agit donc pas, en Hongrie, d'une simple accélération de l'émigration rurale, consécutive à une évolution économique particulière mais bien d'un fait de civilisation, lié aux transformations du mode de vie. La mobilité de la population va de pair avec la transformation profonde de toutes les structures de la société. Dans ces transferts, les villes jouent un rôle indirect. Les mouvements de départ les affectent presque autant que la campagne, d'ailleurs les indices de mobilité urbaine, exceptionnellement élevés, en constituent les preuves.

Cette mobilité démographique n'est pas continue, des périodes de grande agitation alternent avec des périodes d'accalmie. Les mouvements atteignent leur paroxysme au début des années 50 et au début des années 60, avec surtout

les deux offensives de collectivisation, et le changement de la stratégie politique et économique. Depuis 1963 un calme social intervient et la mobilité démographique actuelle peut être comparée à ce qui se passe partout en Europe.

Le fait spatial majeur pendant cette période, n'est pas le transfert simple de la population des campagnes vers les villes, ni une urbanisation généralisée de la campagne, c'est le passage de la population de l'agriculture et des services vers l'industrie qui domine. Pour favoriser l'industrialisation, tous les efforts portant sur l'exploitation des matières premières et leur transformation sont mis en oeuvre, il s'ensuit une concentration soudaine de la population qui fait naître des villes ("villes nouvelles socialistes") ou qui transforme de façon inespérée de modestes localités en grosses unités urbaines. Autant dire que, jusqu'au moins 1956, le lien entre mobilité de population et croissance urbaine est souvent fortuit, jamais inconditionnel. C'est ce qui explique, la très forte disproportion spatiale de la croissance urbaine. Les villes situées à proximité des matières premières (celles de la Dorsale Hongroise) se développent rapidement, pendant que celles du Sud du pays sommeillent. Le changement qui intervient après 1957 dans le programme économique ouvre une nouvelle période d'urbanisation : si l'industrie reste le moteur de l'économie, elle n'est plus orientée uniquement vers l'industrie lourde : les villes tenues jusqu'ici

à l'écart de l'expansion prennent un nouveau départ grâce à l'industrie de transformation. Lors de cette deuxième période d'urbanisation, les différenciations spatiales surgissent de nouveau : les villes dont l'équipement est incomplet (surtout celles de l'Alföld) restent en marge, et certaines d'entre elles dépérissent lentement. La figure n° 26, qui reprend les éléments les plus importants de la croissance démographique, rend bien compte de la dissemblance et du caractère saccadé de la croissance urbaine, à la fois dans le temps et dans l'espace. On remarque, tout particulièrement, le dynamisme des chefs-lieux administratifs qui ont bénéficié de tous temps et en priorité des investissements industriels, montrant de la part des autorités une volonté délibérée d'orienter la croissance urbaine. En effet, l'urbanisation apparaît beaucoup plus comme l'expression d'un choix politique que comme le résultat d'un phénomène spontané.

Le processus de la croissance urbaine en Hongrie est très semblable à ce qui se passe dans les autres pays socialistes pendant la même période. Partout croissance urbaine et croissance industrielle sont fortement liées, partout le bouleversement de la société déclenche une grande mobilité. Pourtant dans le constat global et régional de l'urbanisation des nuances sont à souligner. La croissance urbaine en Hongrie paraît faible au vu des résultats des autres pays, donc le contraire des estimations de l'O.N.U.

en 1973 (1).

TABLEAU VII

Indices d'accroissement de la population urbaine

(Population urbaine selon la définition usuelle
de chaque pays)

	1950	1960	1965	1970	1975	% urbain 1960(2)
R.D.A.	97	100	101	105	108	36,5
Hongrie	84	100	107	117	125	37,5
Tchécoslovaquie	81	100	108	116	127	25,3
Pologne	67	100	111	120	136	31,8
Roumanie	73	100	115	136	158	22,1
Bulgarie	67	100	125	146	168	28,2
Yougoslavie	56	100	124	151	182	18,8
Autriche	97	100	107	114	120	38,2

Dans l'Europe Centre-Orientale deux groupes de
pays s'individualisent : d'un côté R D A, Tchécoslovaquie
et Hongrie (3) avec une croissance urbaine modérée et de

(1) La comparaison des résultats est malaisée car les définitions urbaines sont différentes d'un pays socialiste à l'autre. Nous donnons ici l'indice d'accroissement d'après les estimations de la population urbaine de l'O.N.U. parues dans l'Annuaire Statistique des Nations Unies, New York, 1973, p. 84.

(2) Population des villes de 20.000 habitants et plus, par rapport à la population totale du pays. D'après l'Annuaire Démographique des Nations Unies, New York, 1971.

(3) C'est à ce groupe que l'on peut ajouter l'Autriche, très semblable par les aspects quantitatifs de la croissance urbaine.

L'autre Pologne, Roumanie, Bulgarie et Yougoslavie avec une croissance très forte. Les raisons principales des différences proviennent d'abord du fait, que l'urbanisation et l'industrialisation avaient débuté avant la guerre dans les pays du premier groupe, tandis qu'en Pologne (sauf la Silésie) et surtout dans les pays balkaniques ces deux phénomènes sont consécutifs à la guerre. La deuxième raison est d'ordre démographique : les pays à croissance urbaine modérée ont une croissance naturelle très faible depuis 1959-60, et un taux d'urbanisation variant exclusivement au gré des apports migratoires; en revanche dans les autres pays excédent naturel et bilan migratoire, largement positifs, nourrissent la croissance urbaine. De plus, la disponibilité en population rurale pouvant être mobilisée n'est pas la même : alors que les pays du premier groupe ont déjà épuisé leur réserve de main-d'oeuvre, dans les autres pays il reste encore une masse rurale, main-d'oeuvre urbaine éventuelle.

Mis à part l'importance quantitative différente de l'attraction urbaine, les caractères de l'urbanisation, "en dents de scie", les choix politiques primordiaux se retrouvent d'un pays à l'autre. C'est ce qui explique la croissance urbaine extraordinaire et la naissance de villes dans des régions minières, la progression constante des chefs-lieux administratifs, la longue stagnation des centres urbains traditionnels des régions agricoles, le dépérissement des centres locaux possédant une population agricole

nombreuse, des petits centres de l'industrie légère (les nombreux centres textiles par exemple), des villes se situant près des frontières. La carte de développement des villes de "l'Atlas des Pays Danubiens" (1) en fournit des exemples très nombreux dans chaque pays. La croissance urbaine demeure partout très sélective, puisque basée sur la seule industrie, si l'on fait exception du phénomène touristique ponctuel. Dans tous les cas, le tertiaire n'a qu'un rôle très secondaire.

Il reste un fait majeur dans la croissance urbaine en Hongrie, et qui explique beaucoup de traits particuliers : la présence et le poids de Budapest. Dans aucun autre pays socialiste n'existe une capitale aussi démesurée par rapport à la population totale et à la superficie du pays (2). Budapest enregistre, entre 1950 et 1970, un gain de population de 350.000 personnes, ce qui constitue le tiers de la croissance urbaine en Hongrie. Dans ce constat, 84 % (292.000) proviennent du bilan migratoire, étant donné le déficit naturel constant dans la capitale depuis 1957. Contrairement aux autres pays socialistes, les statistiques hongroises ne comptabilisent pas l'agglomération, aussi les résultats de la croissance urbaine sont-ils en partie faussés car, comme dans les autres métropoles européennes, la population de la ville augmente déjà beaucoup moins que

1) Atlas des Pays Danubiens, Österreichisches Ost-und Südost-Europa -Institut, Wien 1971, p. 214.

2) A cet égard, Vienne est comparable à Budapest, mais la capitale autrichienne n'a pas du tout le même dynamisme démographique.

celle de sa couronne de banlieue. Si, en suivant Châtelain (1) dans sa définition de l'agglomération, on considère la population des communes qui enregistrent un bilan migratoire positif, alors entre 1950 et 1970 l'agglomération de Budapest se serait accru de 518.000 personnes, c'est-à-dire plus de la moitié de la croissance urbaine en Hongrie concerne la zone de la capitale (2). Le phénomène d'agglomération explique en partie le fait, que malgré 162.000 personnes qui annuellement arrivent dans la capitale (moyenne des années 1960-70) Budapest n'enregistre que 23.000 habitants supplémentaires (3) : une bonne partie des immigrants est redistribuée dans les communes de la banlieue.

Ainsi, la croissance urbaine que nous avons analysée dans les villes provinciales ne reflète qu'imparfaitement la réalité. Les motivations, les processus de mobilité, les modalités de la restructuration de la société ont pu être saisis, mais le creuset humain de la capitale secrète des situations et des comportements bien spécifiques que le cadre d'une petite ou d'une moyenne ville ne permet pas (4).

(1) Châtelain A., 1950.

(2) 66 communes dans un rayon de 20 km en moyenne.

(3) Migrants définitifs et temporaires, d'après K S H : Annuaire statistique de Budapest, 1971, p. 57.

(4) Voir FODOR L. - SCHULTZ J. : Budapest, Documentation Française, série Grandes villes du monde, n° 3886-3887, 1972.

Replaçant l'agglomération de Budapest au sein des autres villes, on comprend mieux certains comportements urbains : le dynamisme des villes de la banlieue, la stagnation de celles situées au delà de la couronne de banlieue mais pas encore assez loin de Budapest pour devenir maîtresses de leur destinée (voir figure n° 26). Il est indéniable que les seuls faits industriel ou politique ne peuvent expliquer les situations particulières. La Hongrie n'est pas un pays d'urbanisation récente, l'histoire, les traditions, les mécanismes spatiaux dont l'importance peut être partiellement voilée, retrouvent leur signification. La croissance urbaine ne peut être comprise vraiment qu'une fois les phénomènes spatiaux analysés (1).

1. Voir Chapitre V.

C H A P I T R E I I

ASPECTS SOCIO-ECONOMIQUES DE LA CROISSANCE URBAINE

Parallèlement aux mutations sociales importantes qui accompagnent la restructuration de la société en Hongrie après 1945, les activités de la population, ainsi que les fonctions urbaines changent de contenu, de signification. Cette transformation est générale, mais plus profonde dans les villes, qui sont les sièges de l'industrialisation. Les changements de structure d'activités sont inséparables de la croissance démographique, aussi le concevons-nous comme un aspect fondamental de la croissance urbaine.

L'examen des activités peut s'organiser autour de trois thèmes principaux. D'abord, le poids des différents secteurs d'activités permet de donner une définition économique des villes hongroises. En second lieu, la recherche de la dynamique d'évolution doit conduire à la reconnais-

sance des facteurs qualitatifs de la croissance. Enfin, nous pouvons essayer de dégager les règles de la répartition spatiale des phénomènes, à savoir le rôle propre à chacune des villes et les conséquences de l'évolution pour chacune d'elles. Une typologie des rapports d'activité permet d'isoler des situations analogues et de cerner les critères de classement fonctionnel des villes, que nous devons confronter avec les résultats déjà acquis.

L'étude de la population active et de sa distribution dans les différentes branches économiques peut être le plus commodément menée à l'aide de la méthode classique du diagramme triangulaire. Pour un examen global, nous n'envisageons que les trois secteurs dominants, primaire, secondaire, tertiaire, dont la définition appelle quelques remarques.

Le secteur primaire est toujours surestimé en Hongrie, et cela est également vrai pour les villes, car les unités d'agriculture collective s'orientent vers des activités annexes de types industriel ou commercial, comme la transformation et la vente des produits, ou même la répartition et la fabrication d'outillage ou encore la construction. Tous les membres actifs des unités de production sont pourtant recensés dans la population primaire. Le rôle de ces activités non agricoles de la population primai-

ne ne cesse de s'élargir (1).

Le secteur secondaire des statistiques hongroises comprend toujours l'activité minière, qui est incorporée à l'industrie lourde. A côté de l'industrie lourde (extraction, énergie, métallurgie, chimie, mécanique, matériaux de construction) on distingue l'industrie légère (textile, habillement, cuir, chaussure, bois, papier, divers) et l'industrie alimentaire. L'industrie du bâtiment a toujours droit à un chapitre spécial. Dans la majorité des statistiques publiées, les chiffres "industriels" sont relatifs à "l'industrie socialiste", c'est-à-dire à l'industrie collectivisée, à l'exclusion de l'artisanat privé. Une nouvelle tendance regroupe agriculture et industries alimentaires en concordance avec le nouveau Ministère de l'Approvisionnement (1971). Tous ceux qui sont employés par les établissements de production (mais non les saisonniers et les travailleurs à domicile) font partie des actifs industriels, depuis le manoeuvre jusqu'à l'ingénieur et au directeur. De même, l'industrie du bâtiment comprend les employés des établissements de recherche (architecture, planification urbaine et régionale).

(1) 7 % de la population primaire poursuivait une activité non agricole en 1960, 24 % en 1970. K.S.H. : 1970 évi népszámlálás. Recensement de 1970 vol. n° 2. Résultats adatsok. Budapest, 1971. p. 3-.

Le secteur tertiaire regroupe les "autres activités" dans cinq branches : transport et communication, commerce, services, santé et enseignement, administration et divers. Il est sous-estimé car il ne comprend pas des actifs qui juridiquement font partie des secteurs de production.

Une difficulté supplémentaire surgit quand on veut entreprendre des études dynamiques. Les définitions ne sont pas les mêmes d'un recensement à l'autre. En 1949 et 1960, la population active était synonyme de population rétribuée (comprenant donc les retraités, pensionnés, etc..) et chaque secteur comprenait (sans distinction possible) actifs véritables et retraités dont le dernier emploi relevait de ce secteur. En 1970, la population active comprend : les employés des établissements collectifs, les membres de coopératives ; les particuliers poursuivant une activité quelconque ainsi que leurs employés ; les chômeurs temporaires (s'ils travaillaient dans l'année précédant le recensement); les militaires du contingent, s'ils avaient un emploi avant d'être appelés ; les prisonniers, s'ils travaillaient avant d'être incarcérés ; les travailleurs temporaires, s'ils ont accompli 90 jours de travail dans l'année précédant le recensement. Ne sont pas inclus dans la population active, les apprentis, les femmes en congé de maternité (1), les

Selon la loi de 3/1967, les femmes peuvent demander un congé de 3 ans après l'accouchement, sans perdre leur emploi. Elles reçoivent une aide financière uniforme, qui est 1-780 Ft par mois en 1974.

personnes vivant de rente, de location, ni les retraités, même s'ils exercent un emploi rétribué à mi-temps (1).

De même manière, les statistiques publiées après les différents recensements ne sont pas comparables. Heureusement les volumes du recensement de 1970 comprennent des séries récapitulatives pour 1949 et 1960 dont les définitions sont analogues à celles de 1970. C'est cette documentation qui a servi de base pour les analyses qui suivent. De la même façon, les statistiques de 1949 et de 1960 sont rapportées à la même unité de surface et de population qu'en 1970. Aide fondamentale pour les chercheurs, car les révisions de limites administratives sont continues, rendant des comparaisons difficiles.

Les statistiques que nous utilisons sont donc comparables, et correspondent aux définitions de 1970. Le secteur secondaire comprend ainsi les gens qui travaillent pour leur compte. Les données relatives à l'industrie alimentaire, à l'industrie du bâtiment et au reste de l'industrie ont été considérées ensemble. Les chiffres globaux d'évolution pour les trois secteurs sont donnés dans le tableau VIII.

Devant les imperfections bien connues de l'ana-

(1) K.S.H. : 1970 évi népszámlálás. 2. Részletes adatok. pp. 205-206.

TABLEAU VIII

Répartition de la population active
selon les secteurs d'activités (1)

Secteur	Nombre (mille)				Pourcentage			
	1930	1949	1960	1970	1930	1949	1960	1970
1-	2035	2200	1843	1288	54	54	39	26
2-	767	900	1637	2197	21	22	34	44
3-	935	985	1230	1516	25	24	27	30
Total	3737	4085	4710	5001	100	100	100	100

Après des activités à partir des trois secteurs, il était tentant d'envisager plutôt la répartition des catégories socio-professionnelles, plus précises. Les statistiques disponibles du dernier recensement sont riches de données. La population rétribuée y est divisée en deux grandes catégories : population active, rétribuée et population inactive rétribuée (avec les personnes à charge). Dans chacune de ces deux catégories, on distingue les travailleurs manuels agricoles, les travailleurs manuels non agricoles et les travailleurs intellectuels. Dans chacune de ces sous-catégories existent des groupements établis selon la qualification, le statut ou la fonction.

(1) Source : K.S.H. : 1970 évi népszámlálás. 2. Résultater adatok. Budapest, 1971, p. 28. Chiffres concernant toute la Hongrie.

REPARTITION DE LA POPULATION ACTIVE PAR CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES ET SEXES

Catégories	1960				1970			
	mille	%	H %	dont F %	mille	%	H %	dont F %
A - TRAVAILLEURS MANUELS AGRICOLES								
1- Employés (fermes d'état)	264	5.5	7.0	3.0	157	3.1	3.4	2.7
2- Membres de coopératives et aides	543	11.5	11.8	10.7	676	13.5	12.4	15.2
3- Indépendants et aides famil.	944	19.8	16.0	26.8	79	1.6	1.1	2.3
Total A	1751	36.8	34.8	40.5	912	18.2	16.9	20.2
B - TRAVAILLEURS MANUELS NON AGRICOLES								
1- Employés	1951	41.0	45.1	33.4	2502	50.1	55.5	42.1
dont Ouvriers qualifiés, spécial.	1306	27.4	31.3	20.4	1722	34.5	42.0	23.5
Manoeuvres	645	13.6	13.8	13.0	780	15.6	13.5	13.0
2- Membres de coopératives	146	3.0	3.0	3.2	221	4.4	5.0	3.6
dont Ouvriers qualifiés, spécial.	117	2.4	2.8	1.8	163	3.3	3.8	2.5
Manoeuvres	29	0.6	0.2	1.4	58	1.1	1.2	1.1
3- Indépendants (artisans) avec aides	114	2.4	2.9	1.6	80	1.6	2.0	1.0
Total B	2211	46.4	51.0	38.2	2802	56.1	62.5	46.7
C - TRAVAILLEURS INTERMEDIARIES								
1- Employés	775	16.3	13.7	21.0	1243	24.9	19.6	32.5
2- Membres de coopératives	19	0.4	0.5	0.2	41	0.8	0.9	0.6
3- Indépendants	4	0.1	0.0	0.1	3	0.0	0.1	0.0
Total C	798	16.8	14.2	21.3	1287	25.7	20.6	33.1
Total général (Hongrie)	4760	100	100	100	5001	100	100	100

L'analyse de telles statistiques aurait permis une étude urbaine assez fine. Cependant au début de 1975, les chiffres concernant les villes ne sont toujours pas publiés. On ne possède que les résultats pour tout le pays (voir tableau IX) et une ventilation par départements. Les chiffres du recensement de 1960 n'ont jamais été publiés et en 1949, la définition des catégories socio-professionnelles a été toute différente. Nous sommes contraint donc de nous orienter vers l'étude classique des secteurs d'activité.

A - STRUCTURE ET TENDANCES GLOBALES DES ACTIVITES URBAINES.

La tendance à l'uniformisation de la société devrait normalement transparaître dans l'organisation socio-économique des villes. Peut-on dire pour autant, que la structure d'activité des villes est comparable ou que tout au moins les tendances d'évolution sont identiques ?

1 - Les secteurs d'activités.

a. L'agriculture rurale et l'activité urbaine.

On considère en général l'agriculture comme une activité rurale, ayant dans le cadre urbain un rôle très secondaire sinon insignifiant. En Hongrie, les statistiques reflètent une image originale de la ville. Sur les 72 villes,

41 enregistrent plus de 10 % de population active primaire, ce taux étant supérieur à 20 % dans 24 d'entre elles. Dans 10 villes, au moins un actif sur trois est agriculteur. Les valeurs extrêmes sont atteintes par Turkeve (45,2 %), Hajduböszörmény (42,3 %), Mako (41,9 %) et Kiszajszállás (41,4 %) (voir tableau X). Dans plus de la moitié des villes, les agriculteurs font partie intégrante de la vie urbaine et on peut dire que dans une ville sur cinq, leur présence peut être déterminante sur l'avenir urbain.

Comment peut-on comprendre une telle situation ?

La figure n° 27 souligne un seuil décisif situé entre 15,1 et 17,6 % d'actifs agricoles. Considérons la situation des 26 villes où le taux est supérieur à 15 % (tableau X).

On peut penser qu'il s'agit de petites villes, gardant avec les activités traditionnelles de la campagne de forts liens. Il n'en est rien : sur les 26 villes de moins de 20.000 habitants, 9 seulement gardent leurs racines agricoles. La majorité des villes concernées recense entre 20 et 40.000 habitants, ce qui représente des villes moyennes dans le cadre hongrois (1). Ce ne sont pas non plus des agglomérations qui auraient récemment acquis le rang de villes sans avoir encore perdu leur caractère rural : sur les 10 villes créées entre 1960 et 1970, on en

(1) Hodmezővásárhely dépasse même le niveau, avec ses 52.000 habitants.

compte seulement deux qui ont plus de 15 % d'actifs agricoles.

Le point commun à ces villes est leur situation géographique : 21 sur les 26 se trouvent dans l'Alföld. Encore qu' parmi les cinq petites villes deux (Mohács et Sárospatak) se détachent difficilement de la Grande Plaine. Il n'est pas exagéré de dire que l'activité agricole incertaine est typique et générale des villes de l'Alföld car, sur les 28 villes qui s'y trouvent, il ne manque sur la liste que les 6 chefs-lieux de département et deux petites villes (1).

S'agit-il d'une aberration statistique ou bien d'un trait de civilisation ? La superficie des villes de l'Alföld est considérable, deux à trois fois supérieure à celles de la Transdanubie, atteignant souvent 200 km² (Módosväsárhely 473 !), où pour cultiver les terres la population se disperse dans les fermes isolées, les tanyas. Les statistiques communales recensent la population agglomérée et ignorent le reste, aussi les habitants dispersés. Comme ces derniers sont en très grande majorité des agriculteurs, leur nombre peut correspondre éventuellement à la population agricole enregistrée par les statistiques. La figure n° 27 sur l'annexe parallèle le pourcentage d'actifs agricoles et

(1) Keszthely (15,1 %), Nyíregyháza (14,5), Mátészalka (14,5), Békéscsaba (13,2), K. Lőcs (13,2), Eger (9,7), Szolnok (9,6), Debrecen (9,1).

TABLEAU X
ACTIVITE AGRICOLE URBAINE
 Valeurs extrêmes, 1970

	A	B	C
Turkeve	45,2	13,4	11,4
Hajduböszörmény	42,3	10,7	30,4
Mako	41,9	7,8	30,1
Kisujszöllás	41,4	11,9	13,4
Hajdunánás	39,2	8,7	17,8
Szarvas	38,9	26,9	19,5
Karcag	35,2	9,5	24,6
Mezőtur	32,9	17,9	21,8
Csongrád	32,2	13,0	20,3
Hajdusoboszló	31,6	4,6	21,8
Szentes	30,6	12,5	32,5
Kiskunhalas	29,8	26,9	28,4
Kiskunfélegyháza	28,1	24,2	34,1
Kapuvár	27,9	6,2	10,5
Orosháza	27,8	12,6	33,3
Sárospatak	26,5	4,6	14,1
Törökszentmiklós	26,2	6,6	24,2
Hodmezővásárhely	25,7	16,2	52,8
Gyula	25,0	12,9	26,2
Nagykőrös	24,8	20,5	25,3
Cegléd	23,6	18,2	38,1
Mohács	23,1	15,5	19,6
Jászberény	20,6	9,4	29,8
Siofok	20,5	2,6	16,9
Szigetvár	18,2	5,2	10,4
Baja	17,6	6,6	34,3

A = Pourcentage de la population active agricole.

B = Pourcentage de la population des écarts.

C = Population totale municipale (mille personnes).

celui de la population des écarts. Dans certains cas (Jászberény, Nagykőrös, Kiskunhalas, Kiskunfélegyháza, Cegléd), on observe effectivement une troublante coïncidence ⁽¹⁾. Mais dans la majorité des villes même si l'on fait abstraction de la part qui concerne probablement les écarts ⁽²⁾, la population agricole authentiquement urbaine est nombreuse, puisqu'il reste encore 13 villes où cette population constitue au moins le cinquième de l'ensemble urbain. Il ne s'agit donc pas de hasard statistique, mais bien d'une réalité de civilisation.

Dans la plupart des villes de l'Alföld on recense 2 à 6.000 actifs agricoles, qui se regroupent dans les quartiers périphériques, donnant des caractères spécifiques à la structure urbaine. La majorité d'entre eux travaille dans les coopératives dont les centres d'exploitation se trouvent en dehors de la ville, ce qui fait que la ville n'est pas le théâtre des mouvements continuels déterminés par les horaires des travaux agricoles. L'agriculture pratiquée par les coopératives urbaines n'est orientée vers l'approvisionnement local que d'une façon exceptionnelle. La superficie des cultures maraîchères dépasse les 5 % de la

(1) Le regroupement géographique de ces villes est frappant: elles se situent toutes dans l'interfluve Danube-Tisza. Le caractère agricole est donc surtout spécifique aux villes de la Transilva.

(2) En supposant que le taux d'activité de la population des écarts soit identique à celui de la ville. Le recensement ne donne pas de précision sur la structure professionnelle.

S.A.U. seulement autour de Meko, Nagykörös, Baja, Kiskunfélegyháza. Ainsi donc dans le cadre des coopératives et des fermes d'état, l'agriculture s'organise indépendamment de la ville. Si les états des coopératives ne manquent pas sur les "marchés libres" hebdomadaires ou bi-hebdomadaires des villes, cette activité commerciale représente une part négligeable de la production, l'essentiel est redistribué par l'intermédiaire des entreprises de gros à travers tout le pays.

Ces unités de production agricole ont pourtant une incidence incontestable sur la vie urbaine, surtout dans l'Alföld. Si le centre d'exploitation collective se trouve dans les écarts, la plupart des membres de coopératives ou des ouvriers des fermes d'état habitent en ville. Dans les régions où le système de tanyas est résistant, comme dans l'Interfluve Danube-Tisza ou dans le Sud de la Transisza, la résidence urbaine des agriculteurs n'est pas encore généralisée. A Kecskemét (1) ou à Hodmezövásárhely (2), un tiers des agriculteurs habite dans le centre, par contre dans les régions de la Grande Couronne, du Hajdu, les villes accueillent la quasi-totalité des agriculteurs (3). Cette question de résidence urbaine est de grande importance, car les membres de coopératives, disposant du "lopin

(1) Lettrick E., 1966, p. 72.

(2) Erdei F., 1971, p. 208.

(3) Comme à Hajduböszörmény, Hajdúnánás, Turkeve, Mezötúr, Kisujszállás...

individuel" ("hàztàji") utilisent leur maison urbaine comme centre d'exploitation, si restreint soit-il. L'exiguïté du hâztàji, 0,7 ha n'autorise que les cultures maraîchères, arbustives et un peu d'élevage. Dans la ville de Mecskezt, on a recensé 156 porcs, 438 moutons, 174 chevaux et 14 boeufs ! (1) Madame Sautter (2) à Nagykörös dénombre 924 bovins, de 4 à 5000 porcins, de 40 à 50.000 volailles et de 600 à 700 chevaux ; le quart de l'élevage pratiqué dans la commune se trouve dans les cours et étables des maisons urbaines. Il ne s'agit pas de l'élevage pratiqué pour la consommation familiale, puisque les statistiques nous révèlent que plus de la moitié des revenus des membres de coopératives provient du "hâztàji" (3). Ainsi cette micro-propriété individuelle perpétue l'activité de production agricole urbaine.

Le tableau IX a déjà révélé qu'une partie des membres de coopérative est peu concernée par l'agriculture, même si les statistiques d'activité les considèrent comme actifs agricoles. Dans les coopératives et fermes d'état les activités annexes industrielles ou commerciales deviennent de plus en plus fréquentes. Il s'agissait au départ, au début des années 1960, de la formation des brigades de construction de bâtiment, de réparation de machines, de fa-

(1) Latorack E., 1963, p. 22. Chiffre communiqué l'état en 1963.

(2) Madame Sautter G., 1964, p. 448.

(3) Schult J., 1973, et aussi Társadalmi Szemle, 1970 n°2, p. 55. L'importance des revenus de hâztàji était en 1966 : 70,5 %, en 1968 : 71,1 %, en 1972 : 54,0 %.

brication d'outils au service de la coopérative, principalement pendant la morte-saison. Ces brigades sont devenues des unités permanentes et travaillent dans des ateliers spécialisés. Mais, très vite, les coopératives se sont aperçues que la population non agricole aurait grandement besoin de leur service, car la fabrication et la réparation d'objets usuels par les entreprises publiques ne satisfaisaient pas les demandes. Aussi progressivement se transforment-elles en unités agro-industrielles. Cette mutation est plus rapide dans les environs immédiats des villes, en raison de l'importance de l'activité commerciale entre autres. Par la suite, les ateliers des coopératives sont transférés dans l'agglomération pour être plus près de la clientèle et du domicile des employés. Ateliers de fabrication d'articles divers (métal, terre cuite, bois, cuir, tissu) de réparation de plomberie, d'électricité ; entreprises de maçonnerie, magasins de fleurs ou d'objets décoratifs, magasins d'alimentation ; restaurants, débits de boissons, etc.. peuvent ainsi appartenir aux coopératives, et les employés qui y travaillent font partie du secteur agricole statistique.

L'importance des activités non agricoles des coopératives varie en fonction des conditions locales plus ou moins favorables, et, semble augmenter en fonction de la taille des villes, de l'importance de l'activité industrielle, et de la richesse du sol. Pendant l'été 1971, une enquê-

te du bureau de contrôle du Parti (1) a recensé dans les seuls départements de Pest et de Komárom, 61 coopératives où plus de 30 % des revenus provenaient des activités annexes non directement liées à l'agriculture (y étaient incluses pourtant la transformation et la commercialisation des produits). Parmi celles-ci, on a dénombré 16, toutes situées à la périphérie des villes où les revenus non agricoles dépassaient 50 %. En 1974, le même contrôle de comptabilité effectué à Budapest dans 14 coopératives a révélé que l'activité agricole ne représentait plus que 20 % du revenu ! (2) Dans les régions industrielles se répand la pratique de sous-traitance : l'usine urbaine distribue dans les coopératives les matières premières (surtout textiles) que la main-d'oeuvre agricole façonne selon les prescriptions. Pour lutter contre ce phénomène conquérant, de sévères réglementations ont été définies (3).

Après toutes ces considérations, l'activité agricole urbaine, de même que la population active agricole reçoivent un éclairage particulier. L'activité urbaine

(1) "Központi Népi Ellenőrző Bizottság". Compte-rendu de l'enquête, dans Társadalmi Szemle, 1971 n° 12, p. 41.

(2) Társadalmi Szemle, 1975 n° 11, p. 14.

(3) Ainsi depuis octobre 1971 les coopératives n'ont pas le droit de se livrer à quelque activité industrielle en dehors du centre d'exploitation. Dans un rayon de 60 km autour de Budapest, tous travaux industriels non liés aux besoins locaux sont interdits.

strictement agricole est fortement surestimée par les statistiques, car une partie importante de la population agricole ne travaille ni ne réside dans l'agglomération. Quand elle existe, l'activité agricole urbaine est liée à la micro-propriété des membres de coopérative et se résume en général à la pratique de l'élevage en stabulation. L'activité agricole est vraiment déterminante dans les villes où le système de tanyas n'existe pas ou a disparu, principalement dans les villes de la Transtisza.

b) L'industrie, principal secteur d'activité urbaine.

C'est l'industrie, prise dans son sens large (comprenant l'extraction et le bâtiment) qui occupe le plus d'employés dans les villes : juste la moitié des actifs (ville moyenne hongroise 50,07 %). Cela n'exclut pas une dispersion encore plus considérable que pour le secteur primaire : les extrêmes vont de 28,9 % (Kisujszállás) à 77,7 % (Leninváros), mais la majorité des villes (41) gravite autour de la moyenne, entre 40 et 60 %.

Dans 17 villes on peut considérer que l'activité industrielle n'est pas prépondérante dans la mesure où elle n'intéresse que le tiers des emplois. Ces villes se situent principalement dans l'Alföld (11), et sont celles qui étaient signalées par un taux élevé d'actifs agricoles. Les autres villes de ce groupe sont étroitement localisées dans la région touristique du lac Balaton. A l'autre extrémité

de l'échelle, 14 localités se distinguent nettement par un pourcentage d'actifs secondaires très élevé, toujours supérieur à 60, et même à 70 pour les sept villes nouvelles, à tel point qu'on peut presque parler de mono-activité urbaine.

Le taux d'activité global donne un pâle aperçu du niveau industriel urbain, car il ne permet pas de porter un jugement ni sur les conditions de travail, ni sur la qualité, la finalité et le dynamisme de la production. La figure n° 28 est un essai d'approche plus nuancé. Les quatre-quarts de cercle par leurs superficies comparables définissent la place de chaque ville par rapport à l'ensemble urbain provincial, selon un critère quantitatif, tandis que la coloration intérieure, remplaçant les problèmes à l'échelle locale, y ajoute le critère de structure. La moitié supérieure du cercle traduit le phénomène de l'emploi, la moitié inférieure, la structure de la production. Dans la nouvelle définition de l'emploi on a omis le bâtiment, qui, recensé au siège de l'entreprise (presque toujours au chef-lieu de département) déformait la réalité. Considérer l'emploi par rapport à la population totale et non à la seule population active nous semblait préférable eu égard aux restrictions et imprécisions dont on doit tenir compte en ce qui concerne les actifs primaires urbains.

En examinant la place de chaque ville dans l'en-

semble urbain, tout d'abord c'est le phénomène de concentration qui frappe : le tiers des villes (24) emploie les deux tiers (65,8 %) de la main-d'oeuvre industrielle urbaine du pays, dans ces mêmes villes (1) travaillent 81,1 % des ouvriers de grandes usines (plus de 300 salariés), ces villes consomment 74,8 % de l'électricité à usage industriel, et elles disposent de 87,9 % du fond fixe investi dans les villes de province (2). Il n'est donc pas possible de dire que l'activité industrielle est la fonction primordiale, non plus que la nature de production et les conditions de travail sont comparables d'une ville à l'autre. La carte du "niveau industriel", par la perception des volumes, rend bien compte des différences de poids, qui n'est d'ailleurs pas en relation étroite avec la taille démographique des localités. On différencie nettement sur la carte l'alignement des villes de la Dorsale auquel ne correspondent que des points isolés dans le Sud de la Hongrie. C'est seulement dans cette région qu'il peut exister une certaine analogie entre taille et rôle industriel. On remarque aussi la place insignifiante tenue par les villes de l'Alföld dans quel que domaine que ce soit.

La relation est presque directe entre critères qualitatif et quantitatif. Ce sont les villes qui concen-

(1) Ayant toutes plus de 12.000 emplois industriels en 1972, le maximum étant atteint par Miskolc avec 52.901 personnes.

(2) Sources : K.S.H., 1973.

trent le plus d'emplois qui sont les mieux pourvues en capital industriel et c'est dans ces villes que les conditions de production sont aussi les meilleures. Le clivage entre Nord et Sud de la Hongrie est fondamental.

Il existe un autre état de fait que révèle la carte n° 29 : les meilleures situations sont l'apanage des villes où domine l'industrie lourde et où les entreprises d'état sont majoritaires. Les conséquences sur l'environnement, dans le travail, et même sur les salaires distribués vont dans le même sens, comme l'indique le tableau X.

A partir de ces multiples corrélations, il est possible de définir les variations régionales dans les activités industrielles urbaines.

= Les grands centres de l'industrie lourde. Les sept villes nouvelles, auxquelles se joignent Miskolc, Salgotarján, Tatabánya, Győr et Vác, se détachent nettement de l'ensemble urbain. Elles offrent plus de 400 emplois pour 1.000 habitants, les deux-tiers des actifs travaillent dans l'industrie. Il s'agit essentiellement de l'extraction des matières premières, de production d'énergie, de la métallurgie lourde ou de l'industrie chimique, effectuées par de gros établissements, gros consommateurs d'infrastructure et de capitaux. Le travail physiquement éprouvant et la pénurie de main-d'oeuvre expliquent les rémunérations très

TABLEAU X

Salaires moyens mensuels (Ft) et taille moyenne
des établissements. (nombre d'employés)
Indices extrêmes de la série urbaine. (1)

Extrêmes Sup.	Salaire	Taille	Extrêmes Inf.	Salaire	Taille
Oroszlány	3.118	424	Kisújszállás	1.632	102
Komló	2.969	429	Szarvas	1.642	132
Tatabánya	2.897	229	Kalocsa	1.664	208
Szombathely	2.674	191	Ménfőszarka	1.683	129
Várpalota	2.640	450	Bereasbagyarmat	1.696	134
Pécs	2.561	241	Hajdúnánás	1.714	98
Ajka	2.446	500	Kajlár	1.736	92
Kazincbarcika	2.346	480	Sárvár	1.748	142
Ozd	2.322	657	Cegléd	1.757	123
Miskolc	2.301	276	Kertag	1.764	119
Dunaujváros	2.217	520	Kiskunfélegyháza	1.765	153
Vác	2.206	308	Kiskunhalas	1.772	144
Leninváros	2.196	681	Ósopgrád	1.776	157
Szolnok	2.179	163	Kapuvár	1.778	80
Győr	2.175	313	Tudóvár	1.802	116
moyenne	2.483	396	moyenne	1.728	129

élevées (surtout dans les mines). L'activité, tout comme le rythme de vie sont entièrement subordonnés aux exigences de l'industrie. La spécialisation de production est poussée à un point tel, que dans la plupart des villes on peut parler de mono-industrie, sinon de la domination d'un seul établissement. Ainsi à Miskolc si l'industrie lourde réunit 82 % des ouvriers industriels, deux grands établissements dominant concentrant 30.000 employés : "Borsodi Szénbányászati Tröszt" (mines) et "Lenin Kohászati Művek" (sidérurgie). A Ozd et à Salgotarján, les proportions sont encore plus élevées pour les mineurs et les sidérurgistes (Ozdi Kohászati Üzem, Salgotarjáni Acélárúgyár) qui forment une collectivité très nombreuse (15 et 20 mille employés). Tatabánya, Óroszlány et Komló peuvent être considérées comme des villes de mineurs, puisque plus de 8 ouvriers sur 10 travaillent dans "Tatabányai Szénbányászati Tröszt" ou "Mecseki Szénbányászati Tröszt". La vie industrielle de Dunaujváros est sous la dépendance du dynamisme des entreprises "Dunai Vas-művek" (sidérurgie) qui emploient 15.000 ouvriers sur les 20.000 de la ville. Ajka est la ville de la bauxite, comme Kazincbarcika ("Borsodi Vegyikombinát") Várpalota ("Péti Nitrogénművek") et Leninváros ("Tisza Vegyikombinát") sont celles de l'industrie chimique. La seule véritable exception dans cet ensemble est Győr dont les 46.000 employés industriels se caractérisent assez harmonieusement entre les différentes branches de production, même si l'usine de "Wilber-Pack Gázműipari Művek" (moteurs Diesel, véhicules

ont un très grand prestige.

= Les autres villes de la Transdanubie et de la Dorsale. Dans les autres villes de l'Ouest et du Nord de la Hongrie, l'activité industrielle est toujours présente, parfois déterminante dans la vie économique, mais toutes les situations sont représentées. Dans le Nord-Ouest on compte encore entre 300 et 400 emplois pour 1.000 habitants et la concentration dans des gros établissements est la règle. Le niveau technique de la main-d'oeuvre est élevé, mais les unités de productions sont souvent vétustes. Les branches dominantes sont les industries du textile et de l'habillement (Szombathely, Sopron, Pápa, Kőszeg, Komárom, Kaposvár), relayées par une industrie mécanique et électrique (Esztergom, Zalaegerszeg, Siófok) qui peut ponctuellement prendre de l'importance grâce à quelques gros établissements comme "Videoton" (fabrication de postes de radio et de télévision) à Székesfehérvár. Dans le Sud de la Transdanubie et sur le piedmont de la Dorsale du Nord, la part de l'activité productrice dans la vie urbaine diminue, la concentration de la main-d'oeuvre est moindre (à l'exception de Pécs), la dispersion des profils de production est totale, les salaires distribués restent au-dessous de la moyenne nationale.

= L'activité industrielle demeure secondaire dans l'Alföld. Villes petites et moyennes de l'Alföld souffrent

frement des mêmes maux : peu et mal industrialisées, l'activité se limite à la satisfaction des besoins locaux, dispersant la main-d'oeuvre dans une multitude d'ateliers à l'écart de cette atmosphère industrielle capable d'entraînement. De l'emploi (1), de la faible qualification découlent des salaires bas, inférieurs même à ceux que l'agriculture peut offrir. Dans ces conditions, l'industrie reste marginale. Peu d'exception à cette tendance générale : si la situation d'ensemble est meilleure dans les chefs-lieux de département, de graves problèmes de structure demeurent, que nous aurons l'occasion d'évoquer. Seuls Szolnok et Szeged méritent la dénomination de centres industriels.

c) Niveau insuffisant du tertiaire urbain.

Le secteur tertiaire urbain est plus faible en Hongrie que ce que nous avons l'habitude de rencontrer dans l'Europe de l'Ouest ; il n'atteint que de façon exceptionnelle les 50 % de la population active, la moyenne des villes étant de 39 %. Ce pourcentage varie beaucoup d'une ville à l'autre : l'échelle des taux va de 17,4 % (Leninváros) à 55,1 % (Mátészalka). La concentration des valeurs se manifeste vers les extrêmes de l'échelle, comme le montre la position de Budapest (47,6 %) et de Salgotarján (38,6 %). En fait,

(1) On ne peut pas parler de chômage à l'intérieur de l'industrie.

La moitié des villes (35) compte du cinquième au tiers de sa population active dans le tertiaire, et seules sept villes arrivent à en monopoliser la moitié.

La variation du poids relatif de ce secteur n'est pas liée à la taille des villes (figure n° 48). Pour des villes de population égale, les taux peuvent varier de 1 à 3. Calculées par rapport à la population, pour les petites villes (10 à 20.000 habitants) les valeurs extrêmes sont représentées par Turkeve et Balassagyarmat, avec respectivement 78 et 235 actifs tertiaires pour 1.000 habitants. Parmi les villes moyennes (20 à 40.000 personnes) on remarque Hajduböszörmény avec 79 et Veszprém avec 253. Au niveau des plus grandes villes s'opposent de la même façon Hodmezövásárhely (89) et Kaposvár (236), et même parmi les cinq villes de plus de 100.000 habitants, l'écart est grand entre Győr et les autres.

Selon l'importance du tertiaire, trois groupes de villes sont à distinguer. Le premier comprend celles qui concentrent plus de 10.000 emplois au total, ou bien, qui ont plus de 220 emplois pour 1.000 habitants. Au sein de ce groupe, composé de 21 éléments, on trouve 16 préfectures (il ne manque que Salgotarján et Tatabánya) et 5 petites villes (Keszthely, Tapolca, Mátészalka, Balassagyarmat, Siófok).

Dans un deuxième groupe prennent place les villes de la Transdanubie et de la Dorsale du Nord. Leurs taux varient de 140 à 220 pour 1.000. Sur les 27 villes du groupe, 6 seulement se situent dans l'Alföld.

Enfin un troisième ensemble - moins de 140 actifs tertiaires pour 1.000 habitants - réunit la majorité des villes de l'Alföld (16) et toutes les villes nouvelles, à la seule exception de Dunaujváros.

Les constatations formulées déjà au niveau de la population active primaire et secondaire se confirment en grande partie, à l'exception des villes nouvelles qui rejoignent curieusement celles de l'Alföld.

Le secteur tertiaire offre de grandes disparités, aussi son analyse s'avère-t-elle nécessaire. Il convient de le partager en quatre branches : transport et télécommunications, commerce, enseignement et santé, divers (administration, justice, services publics et privés). Les moyennes urbaines très rapprochées pour les quatre branches (respectivement 35, 45, 52, 46 pour 1.000) soulignent le taux élevé de l'emploi dans l'enseignement et la santé et aussi le taux faible du commerce. L'écart à ces moyennes a servi à la détermination des spécialisations urbaines représentées sur la figure n° 30 et qui complètent l'analyse du taux global d'emploi tertiaire.

Les 16 chefs-lieux de département appartenant au premier groupe possèdent des caractères bien tranchés. Veszprém et Kaposvár ont la meilleure situation, car dans les quatre branches considérées, leurs taux sont largement supérieurs à la moyenne urbaine. On constate, par contre, un inégal développement dans le cas de Győr, de Székesfehérvár, de Kecskemét et de Békéscsaba où l'emploi dans le transport et surtout dans l'enseignement et la santé paraît anormalement faible. Les quatre grands centres tertiaires du pays ont, chacun, un ou deux domaines plus spécialisés : à Szeged et Debrecen, villes de l'Alföld, les services occupent la plus grande partie du tertiaire. A Pécs et à Miskolc le commerce vient en première position (par son écart par rapport à la moyenne), suivi à Pécs par l'enseignement et la santé, et à Miskolc par les transports. Le degré d'industrialisation, les formes d'habitat, les modalités de l'attraction quotidienne de main-d'oeuvre permettent d'expliquer ces nuances de structure. Les cinq petites villes qui, par leur taux d'emplois tertiaires élevé accompagnent les chefs-lieux dans ce premier grand groupe, ont effectivement une structure similaire, avec au moins dans deux des quatre branches des indices exceptionnels, dus à la fonction touristique (Siófok, Keszthely, Tapolca), au rôle commercial dans une zone de vide urbain (Mátészalka) ou aux services résiduels d'une ancienne préfecture déchue (Balassagyarmat).

Le deuxième grand groupe, qui comprenait 27 éléments, est encore plus hétérogène que le premier. Il comprend d'abord des villes dont le tertiaire est bien équilibré, avec au moins dans deux branches des taux supérieurs à la moyenne, telles Nagykanizsa, Gyöngyös, Tata, Gödöllő, Sátoraljaújhely, Sopron. Mais la plus grande partie de ce groupe est formée des villes qui ont des taux médiocres (généralement le commerce est le plus négligé) avec une forte spécialisation dans une des quatre branches, telles Cegléd, Hatvan (transport), Gyula, Kalocsa (enseignement, santé), Salgotarján, Szentendre (services divers).

Dans le troisième groupe, constitué essentiellement des villes de l'Alföld et des villes nouvelles, les taux moyens ne sont atteints qu'exceptionnellement. Douze villes n'ont aucune fonction tertiaire convenable ; dans chaque branche observée, les indices restent inférieurs d'au moins un tiers par rapport à la moyenne (1). Il est important de souligner le retard de l'équipement tertiaire de Tatabánya qui est pourtant chef-lieu de département depuis 1950.

2 - Typologie des villes selon les dominantes d'activité.

Une étude de synthèse sur le poids relatif de chacun des

(1) Oroszlány, Ajka, Várpalota, Leninváros, Komló (villes nouvelles), Ozd (Dorsale), Jászberény, Hajdunánás, Hajdúböszörmény, Turkeve, Csongrád, Hodmezővásárhely (Alföld).

secteurs d'activité s'impose. Pour analyser le rapport des trois secteurs, la représentation de chaque ville dans le graphique triangulaire s'avère très commode.

Les villes se répartissent dans la partie droite du triangle, dans l'espace triangulaire qui peut être défini par les sommets A (50 % primaire, 30 % secondaire), B (0 % primaire, 20 % tertiaire) et C (0 % primaires, 30 % secondaire). Trois grands types fonctionnels s'isolent : villes à fort pourcentage agricole, villes aux secteurs secondaire et tertiaire équivalents, villes à secteur industriel dominant (voir figure n° 31).

= Le premier groupe comprend les villes qui ont encore entre 20 et 45 % de population active agricole : 24 villes s'y trouvent sur les 72, le tiers de l'effectif. Le rapport moyen des secteurs est 30-40-30. Quatre sous-groupes peuvent être distingués.

. Dans le sous-groupe "1a" (40-32-28), le secteur primaire est dominant, mais la part des agriculteurs est inférieure à l'ensemble industrie-tertiaire. Six villes de la Transisza ont ce caractère : Turkeve, Kisujszállás, Hajduböszörmény, Hajdunánás, Mako et Szarvas.

. Le sous-groupe "1c" isole les huit villes de l'Alföld, qui ont tiré le meilleur parti de l'industriali-

sation. Le secteur secondaire forme déjà la moitié des actifs, les deux autres secteurs s'équilibrent avec, respectivement, le quart de l'effectif. La formule du rapport des secteurs est 25-50-25.

. Les villes qui se regroupent autour de la formule moyenne 25-40-35 ("10") indiquent une meilleure répartition, car le secteur tertiaire n'est pas écrasé.

. Le sous-groupe "1d" (formule : 22-40-38) indique une position de transition.

Les cinq villes sont de nature et de position géographique très différentes, suggérant une situation d'instabilité, d'évolution non encore achevée : Siofok et Sárospatak sont des villes récentes et à fonctions spéciales (tourisme, enseignement), Mohács, ville dont l'industrialisation est tardive ; Gyula, ville de l'Alföld à fonctions tertiaires (santé, enseignement) mais qui souffre de la proximité de Békéscsaba mieux placée pour capter les investissements ; Cegléd qui a laissé partir une grande partie de ses agriculteurs à Budapest proche, et qui n'arrive pas à développer son rôle industriel à cause de la proximité de la capitale.

= Le deuxième groupe s'étire le long de la droite de 10 % du secteur primaire. Les villes ont éliminé leur surplus d'actifs agricoles et les deux autres secteurs s'équilibrent (10-48-42). Selon la prépondérance du secteur

secondaire ou tertiaire, il est possible de distinguer 3 sous-groupes où se rangent équitablement les 34 villes de cet ensemble, comprenant donc presque la moitié des unités urbaines hongroises.

. Le sous-groupe "2a" garde encore une population primaire notable (14-52-34) ; on y rencontre d'ailleurs le plus souvent des villes de l'Alföld (Baja, Kalocsa, Kécskémét, Békéscsaba). La diminution du secteur primaire et son transfert dans le tertiaire y sont en voie d'achèvement.

. Le sous-groupe "2b" se distingue par la prépondérance des actifs du tertiaire (10-40-50). Groupe hétérogène, il comprend, à l'image du groupe "1d" des petites villes à fonction touristique comme Keszthely, Tapolca, des chefs-lieux de département insuffisamment industrialisés comme Nyiregyháza, Veszprém ou Szekszárd.

. Le sous-groupe "2c" réunit le plus grand nombre de villes (15) dont le rapport entre secteurs secondaire et tertiaire est le plus harmonieux (7-52-41), le plus achevé, dans le cadre hongrois. On y trouve la plupart des villes anciennes de la Transdanubie et de la Dorsale, ainsi que les 3 "vraies" villes de l'Alföld, Szeged, Debrecen et Szolnok.

Le troisième ensemble exprime nettement la fonc-

tion industrielle dominante, avec 5-70-25. Là, indiscutablement apparaît la faiblesse du secteur tertiaire. Les 14 villes de ce groupe comprennent les sept villes nouvelles, où le déséquilibre est le plus accusé, et quelques villes de la Dorsale (Vác, Ozd, Tatabánya, Salgotarján) et de la Kisalföld (Győr, Pápa, Mosonmagyaróvár).

3 - Tendances générales de l'évolution des activités urbaines.

Le changement radical du système économique et social, la forte croissance urbaine depuis la dernière guerre devaient nécessairement entraîner une mutation rapide de la structure d'activité. Aussi le constat momentané en 1970 doit-il être replacé dans le processus d'évolution.

Un rapide coup d'oeil sur le diagramme triangulaire de 1949 permet déjà de saisir des différences fondamentales par rapport à 1970. Il s'agit d'une structure qui n'a que très peu de points communs avec la situation actuelle, ce qui fait que son analyse n'est pas inutile. C'est après avoir situé les villes en 1949 (qui est le reflet de l'organisation socio-politique d'avant la guerre) que l'on peut mesurer les transformations intervenues depuis, et prévoir l'évolution future.

a) Rapport des activités urbaines en 1949.

La répartition des villes à l'intérieur du triangle montre une diversité exceptionnelle de situation. Les

villes s'alignent suivant deux droites qui se coupent et dont les points extrêmes correspondent aux coordonnées suivantes (dans l'ordre, pourcentage du secteur primaire, secondaire, tertiaire) :

Hajdunás	10,6 - 10,6 - 17,3
Balassagyarmat	19,3 - 21,0 - 59,7
Ozd	4,9 - 77,2 - 25,4

Dans la moitié des 52 villes (définition 1949), l'activité primaire est dominante, dans 18 c'est l'activité tertiaire, et il y a 8 villes où la population est surtout employée dans le secteur secondaire. La première constatation, immédiate, est l'importance inhabituelle de l'activité agricole dans la plupart des villes. beaucoup plus nette qu'en 19 0.

Selon le rapport des trois secteurs et l'homogénéité de la répartition des points dans le triangle, une recherche de typologie nous amène à considérer trois grands groupes, composés chacun de deux sous-groupes (voir figure n° 33).

- Villes où le secteur agricole est prédominant (formule générale moyenne : 58-18-24). La moitié des villes appartient à ce groupe qui se distingue nettement. Selon que le secteur agricole emploie la majorité absolue ou relative de la population active, on peut isoler deux

sous-ensembles :

. Le sous-ensemble "1a" est défini par une population agricole dépassant 50 %. La ville moyenne de ce groupe a comme coordonnées : 65-15-20. L'activité industrielle est toujours marginale, ne dépasse jamais 20 %. Les différences minimales proviennent de l'augmentation de l'emploi tertiaire, qui reste malgré tout faible : il approche tout au plus les 30 %. 18 villes, plus du tiers de l'ensemble, se trouvent dans ce groupe : toutes sort de l'Alföld, à la seule exception de Szekszárd.

Dans le sous-ensemble "1b" c'est toujours l'activité agricole qui domine, mais elle ne concentre plus la majorité de la population. L'activité secondaire est un peu plus forte que dans l'ensemble "1a", allant de 17 à 25 %, mais reste inférieure au tertiaire, qui rassemble le tiers de la population active. Les pourcentages moyens des 6 villes intéressées sont de 45-21-34. On y trouve 4 villes de l'Alföld, Kecskemét, Gyula, Balocsa, Békéscsaba, deux de la Transdanubie méridionale : Balneogórszeg et Monostor et deux, deux de la Dorsale du Nord : Eger et Gyöngyös. A Balneogórszeg et Eger, le secteur primaire est équilibré par le tertiaire ; à Gyöngyös, les trois secteurs sont pratiquement en équilibre : 55,6 - 31,1 - 30,9, mais on y trouve l'activité agricole dans une proportion élevée.

Dans le deuxième groupe, la population s'occupant de l'agriculture reste nombreuse, mais le secteur dominant est le tertiaire. La formule moyenne est 21-30-49. Les 19 villes qui répondent à cette définition forment 2 sous-groupes très inégaux :

. Dans le premier, ne se trouvent que trois villes, Baja, Nyiregyháza et Hatvan. Comme dans le sous-groupe "1b", l'activité industrielle est au second plan, mais l'importance des secteurs primaire et tertiaire est inversée : s'il y a encore 30 % de population agricole, le tertiaire en emploie plus de 40 %.

. Le sous-groupe "2b" réunit 16 villes, dont la formule moyenne est 18-32-50. Le rapport entre les secteurs primaire et secondaire peut être variable, mais partout le tertiaire est nettement prédominant et, dans 7 cas, il dépasse même 50 %. Les extrêmes du pourcentage du secteur primaire varient entre 9 (Pécs) et 23 (Nagykanizsa). Ceux du secteur secondaire entre 41 (Pécs) et 21 (Balassagyarmat). Les villes de cet ensemble sont surtout celles de la Transdanubie du Nord, (Dorsale et Északföld) auxquelles se joignent trois villes de l'Alföld : Szeged, Debrecen et Szolnok.

Le troisième groupe est celui des villes où le secteur secondaire prédomine. Ici, l'activité agricole est

négligeable, intéressant tout au plus 15 % de la population. La ville moyenne du groupe obéit aux coordonnées 10-55-35. Parmi les 8 villes, 2 sont très détachées, Salgotarjân et Ozd, avec plus de 70 % de population industrielle. Les 6 autres forment le sous-groupe 3a'' aux coordonnées 12-50-38 avec 4 villes de la Kisalföld (Győr, Pécs, Sopron, Mosonmagyaróvár) et deux de la Dorsale du Nord (Miskolc, Vác).

Cette répartition est singulière. En 1949, la ville hongroise est surtout marquée par son activité agricole. Dans 15 % des villes, l'activité agricole occupe les deux tiers de la population, dans le tiers des villes, elle en emploie la moitié, et dans deux tiers des villes, 34 sur 53, elle est présente pour au moins 20 % de la main-d'œuvre. Il n'y a en fait que 5 villes (Miskolc, Pécs, Ozd, Salgotarjân, Tatabánya) où l'activité agricole de la population est insignifiante.

Le deuxième fait remarquable est la répartition générale de l'activité industrielle. 10 villes ont moins de 2 ouvriers sur 10 dans l'industrie et dans les deux tiers des villes (32) l'industrie n'intéresse pas 30 % de la population.

Dans les deux tiers des villes, l'emploi agricole et l'emploi industriel sont de pair. Dans la moitié

des villes, le textile n'occupe pas le tiers de la population.

Par ailleurs, il n'y a pas de lien de causalité entre activités dominantes et taille des villes. Ainsi, les dix villes les plus peuplées se dispersent dans chacun des groupes précédemment décrits. On en trouve une dans le groupe "1a", deux dans le groupe "1b", une dans le "2a", quatre dans le "2b", et deux dans le "3a".

L'opposition est régie par la répartition spatiale, comme le résume le tableau XI.

TABLEAU XI

Répartition de la population active urbaine en 1949 (1)

Grandes régions	Nombre de villes	% moyen des villes		
		1a	2a	3a
Transdanubie Nord	12	16.2	40.4	42.4
Dorsale Septentr.	9	19.3	40.7	40.0
Transdanubie Sud	6	32.9	25.2	42.0
Alföld	26	52.7	19.1	28.2
Hongrie (sans Buda-pest)	53	36.9	28.0	35.1

(1) Source : volumes départementaux du recensement de 1970.

La meilleure situation est présentée par le Kisalföld et la Dorsale Hongroise, c'est-à-dire par des villes qui se situent au Nord d'une ligne Balator-Budapest-Tisza supérieure. Là, d'une façon générale le secteur tertiaire et le secteur secondaire occupent chacun plus de 40 % de la population active, alors que la population agricole reste au-dessous de 20 %.

A l'autre extrême, dans les villes de l'Alföld (la moitié des villes hongroises), l'activité agricole reste nettement prépondérante et elle concentre plus de la moitié de la population active. La Transdanubie du Sud occupe une position moyenne dans cette répartition.

Deux types de villes s'opposent donc, principalement dans deux cadres spatiaux déterminés : dans la Transdanubie et dans la Dorsale, on trouve des villes qui, par leurs fonctions, se rapprochent des villes de l'Europe Occidentale ; dans la Grande Plaine Hongroise, il s'agit d'un type particulier, inconnu plus à l'Ouest. La fonction agricole, par définition, n'est pas un attribut urbain. Peut-on alors parler de villes dans l'Alföld ? Si l'on refuse la définition urbaine, comment expliquer ces concentrations humaines qui peuvent dépasser 50.000 habitants ? Il est indispensable de répondre à cette question, ce qui ne pourra se faire qu'après l'analyse des autres aspects de la ville, tels l'équipement, la morphologie urbaine.

ne, le rôle spatial.

b) Les grandes tendances d'évolution entre 1949 et 1970.

La comparaison des deux triangles montre qu'entre 1949 et 1970 plusieurs phénomènes importants marquent l'évolution :

- la rapidité des mutations,
- le caractère global des mutations, touchant toutes les villes,
- une certaine tendance à l'homogénéisation de l'activité qui se traduit par le regroupement des villes sur le diagramme de 1970 (figure n° 31),
- la diminution rapide et générale de l'activité agricole urbaine,
- l'augmentation déterminante du secteur secondaire,
- la relative stagnation du secteur tertiaire.

L'évolution pourtant n'est pas homogène dans le temps et dans l'espace, comme il est possible de le voir par l'observation de la situation intermédiaire de 1960.

Par rapport à 1949, la situation en 1960 montre les deux tendances principales (voir figures n° 32 et 33) : la diminution de la population active primaire et l'augmentation de l'activité industrielle ; mais cette évolution n'est pas uniforme. Dans les villes du "groupe 1" de 1949, où se trouve la grande majorité des villes de l'Alföld, on remarque une nette diminution de l'activité primaire, sans

toutefois que cela suscite une recrudescence compensatrice importante des actifs secondaires. Le rapport des trois secteurs qui était de 58-18-24, passe à 48-24-28. Par contre, dans la plupart des villes du "groupe 2" de 1949, la diminution de population active primaire s'accompagne d'une diminution du tertiaire et d'une forte augmentation du secondaire. Le rapport général passe de 21-30-49 à 10-50-40. En 1949, il y avait 6 villes de ce type, en 1960 leur nombre passe à 17 unités. L'industrialisation en progrès apparaît aussi au niveau du "groupe 3" de 1949 qui ne comprenait que 3 villes ; en 1960, il s'en ajoute 8 autres dont les 6 villes nouvelles. Donc, l'évolution entre 1949 et 1960 est marquée par une diminution forte et générale de la population active primaire, et par l'accroissement du secteur secondaire qui ne touche qu'une certaine catégorie des villes, celles qui ne se situent pas dans l'Alföld. L'industrialisation est donc sélective. La situation en 1970 confirme la tendance nette à la diminution du secteur primaire. L'augmentation du secteur secondaire continue, mais si elle est pondérée dans les villes qui déjà en 1960 en avaient 40 %, elle est très rapide par contre dans celles qui étaient en dessous de 10 %. Il s'agit surtout des villes de l'Alföld, dont l'industrialisation date de cette période. Donc l'intervalle de 1960-1970 peut être caractérisé par la chute de l'activité agricole et le dynamisme industriel général.

B - L'EVOLUTION DES ACTIVITES URBAINES, REFLET DES TRANSFORMATIONS DE LA NOUVELLE SOCIETE.

L'examen des trois diagrammes (figures 31, 33, 34) confirme les deux tendances principales dans l'évolution des activités entre 1949 et 1970 : la diminution régulière de la population active primaire et l'augmentation discontinue de la population active secondaire. Le secteur tertiaire reste inchangé, ou plutôt sa variation n'obéit à aucune règle d'ensemble. Les changements d'emploi de la population s'effectuent selon un rythme différencié dans le temps et dans l'espace. Pour mieux comprendre cette évolution, il est nécessaire d'analyser les modalités et le contenu de ces changements. On peut envisager d'une façon globale la diminution de la population active primaire, mais pour le secteur secondaire, il faut distinguer deux périodes de nature et de portée différentes : celle de 1949 à 1960 ou plus exactement de 1948 à 1958, et de 1960 à 1970, en fait de 1958 à 1968 ; une troisième période, inaccessible dans les statistiques liées aux dates de recensements, commence en 1968 et dure encore actuellement.

C - Les modalités de la forte diminution des activités agricoles.

La restructuration de l'agriculture touche aussi les villes. Il s'ensuit une rapide diminution de l'activité agricole urbaine.

a) Signification du rétrécissement du secteur primaire urbain.

En 1960, il reste cinq villes (Hajduböszörmény, Hajdunánás, Turkeve, Mako, Hajduszoboszló) où la population agricole forme encore la majorité des actifs, et seulement 19 villes (toutes de l'Alföld) où cette activité reste dominante. Sur le total de 62 villes officielles, 36 ont moins de 20 % d'actifs agricoles ; en face de 4 villes qui en avaient moins de 10 % en 1949, il y en a maintenant 21. Cette diminution s'accélère après 1960. En 1970, on peut considérer qu'il n'existe aucune ville à dominante agricole absolue. Il n'y a que 5 villes sur les 72 où l'agriculture, occupant autour de 40 % des actifs, demeure l'activité légèrement prioritaire (Turkeve, Hajduböszörmény, Mako, Kiszujzállás, Szarvas). 70 % des villes ont moins de 20 % d'actifs agricoles, et près de la moitié des villes (33) en ont moins de 10 %. Si la diminution de l'activité agricole urbaine est générale, elle a des modalités et conséquences fort différentes, selon les villes (voir figure n° 3).

Les causes de la diminution de la population agricole urbaine sont multiples. Les facteurs sont autant d'ordre économique que politique, sociologique ou démographique ; leur importance varie en fonction des villes considérées, mais on retrouve partout le même processus.

Déjà avant la guerre, on a pu constater la stagnation de la population active agricole urbaine. Sans même l'intervention des changements de structure, le secteur primaire aurait diminué d'importance après la guerre, résultat d'un phénomène d'évolution normale.

Même si le nombre d'agriculteurs restait stable après la guerre, l'augmentation considérable du taux d'activité urbaine réduisait leur importance relative dans la population active. étant donné la création des nouveaux emplois dans d'autres branches économiques : la croissance générale de l'activité économique est synonyme de diminution relative du secteur primaire.

b) Facteurs globaux de la diminution de l'activité agricole urbaine.

Le premier facteur puissant d'évolution est celui de la transformation des structures agricoles. La collectivisation a durement touché les agriculteurs, dépossédant les plus riches, forçant les autres à accepter l'organisation de travail communautaire. La politique de contrainte du début des années 50 contribue fortement à l'abandon des terres. Les livraisons obligatoires de récoltes, les prix imposés, les taxations élevées découragent nombre d'agriculteurs.

La méfiance générale envers le monde rural s'ex-

prime par la pression politique, puis par des exactions de toutes sortes, contraignant les agriculteurs à choisir des activités plus "sécurisantes".

L'activité agricole urbaine s'est progressivement concentrée dans les tanyas. Or, parallèlement à la collectivisation, la politique officielle cherche à éliminer les tanyas. Les lois successives du début des années 50 interdisent de nouvelles constructions dans les écarts ; l'expropriation peut priver les habitants des tanyas de leur assise économique. A ces brimades, s'ajoutent les frustrations continuelles subies pour les obliger à quitter les terres et à aller habiter la ville. Pendant que la ville s'équipe, on refuse aux tanyas l'infrastructure élémentaire, comme les routes, l'électricité, l'eau, les services de transport (1). On remarque presque partout une corrélation étroite entre diminution de la population des tanyas et diminution de la population active primaire.

Les coopératives qui se forment autour des villages, ne justifient pas toujours les espoirs escomptés. L'impéritie de la direction et la rigidité de l'organisa-

(1) En 1970, dans le département le mieux pourvu, Csongrád, 23 % des tanyas avaient l'électricité (d'après Komocsin M., 1973), mais dans l'Interfluve où les tanyas sont les plus nombreux, le taux n'est que de 16,2 % (d'après Sautter G. 1972).

politique irréaliste des prix agricoles pratiquée dans les années 50, rien de tout cela ne peut encourager la poursuite de l'activité. Jusqu'en 1966-68, les revenus sont nettement inférieurs aux revenus industriels. Ainsi l'agriculture apparaît-elle comme une activité dépréciée et moins lucrative.

Même si les agriculteurs âgés acceptent toutes les conditions imposées, leurs enfants réagissent avec plus de discernement. On observe un vieillissement général de la population du secteur primaire urbain. Les jeunes cherchent les moyens d'existence ailleurs. Alors, en grande partie, la diminution de la population active urbaine correspond aussi au vieillissement et au départ à la retraite. Avec les générations les activités changent.

Des agriculteurs urbains ont refusé d'adhérer au système des coopératives. Mais leurs terres n'étant pas suffisamment grandes pour permettre une certaine autonomie, ils ont dû recourir à une activité non agricole supplémentaire. Ainsi se généralise au cours des années 60 dans les villes la catégorie des ouvriers-paysans "Ké-lakhi", surtout parmi les anciens micropropriétaires, ayant reçu leur terre au moment de la réforme agraire. Habitant la ville et ayant une activité principale non agricole, l'ouvrier-paysan garde son lopin de terre dont il tire un

complément de ressources. Mais les assauts renouvelés, puis les succès de la collectivisation ont eu raison de cette double activité. Le seul vestige du "Kétlaki" réside dans le fait que dans un ménage l'un des deux conjoints reste agriculteur, tandis que l'autre a une activité industrielle ou tertiaire. Dans les deux cas, le résultat est le même, à savoir la diminution des actifs agricoles urbains.

L'abandon de l'activité n'est possible, que grâce aux nouveaux emplois offerts dans les villes, avant tout dans l'industrie. L'industrialisation se déroule parallèlement aux transformations dans l'agriculture. Le transfert est ainsi à sens unique. Le tertiaire ne joue un rôle important que localement, et d'une façon générale seulement depuis 1965.

c) Facteurs locaux de la diminution de l'activité agricole urbaine.

Les différences sensibles dans la diminution du secteur primaire, d'une ville à l'autre, obéissent à quatre raisons principales : l'importance quantitative des agriculteurs en 1949 ; la présence ou l'absence du système de tanyas ; l'intensivité des cultures pratiquées et l'offre d'emploi non-agricole dans les villes.

Les villes qui, déjà en 1949, avaient moins de 25 % de population active agricole (elles se situent surtout en dehors de l'Alföld), ont perdu cette population rapidement,

jusqu'à arriver à 5 à 8 %. D'une façon générale, le pourcentage du secteur primaire a partout diminué de moitié, de 20 à 10, de 60 à 30, etc..

L'évolution des villes, qui présentaient un pourcentage comparable en 1949, pouvait avoir un profil différent, compte tenu de la présence du système des tanyas et des cultures qui y sont pratiquées. Les tanyas ont partout reculé, mais dans les régions de cultures délicates, arboricole ou viticole, elles résistent beaucoup plus que dans les régions de grande culture. Il s'en est suivi un repli de la population des tanyas vers la ville dans les zones de grande culture (Transtisza, Hajdu) et le maintien du caractère agricole par l'ampleur des coopératives formées. Par contre, dans les zones de cultures intensives, (Interfluve Danube-Tisza, Csongrád) les tanyas continuent à concentrer la population rurale, mais là le phénomène de double activité a pleinement joué, et c'est là aussi que la diminution du secteur primaire a été la plus conséquente. Ainsi, on peut opposer l'évolution de villes comme Hajdúszörsény, Hajdúlándás, Karcag, Kiskunzállás, Mádóvár, Törökcsanak, en retard, à celle de Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas, Nagykőrös, Cegléd, Jászberény par exemple.

Mais le principal facteur d'évolution reste l'offre d'emplois non agricoles dans les villes. Les vil-

les, où le secteur agricole domine le plus vite, sont celles où l'industrialisation a été la plus rapide, ou bien celles qui, remplissant la fonction de chefs-lieux de département, recevaient une infrastructure tertiaire importante. L'évolution entre les villes de l'Alföld dans les années 1949-1963 est plus liée à l'insuffisance des emplois non-agricoles qu'à la résistance au milieu agricole.

2 - Les étapes de la "révolution" industrielle urbaine.

L'industrialisation semble être générale : entre 1950 et 1970, toutes les villes anciennes ont doublé ou triplé leurs effectifs d'ouvriers, tandis que de nouvelles villes sont apparues, créées de toutes pièces pour les besoins de l'industrie, ou bien se développant grâce à l'industrie, à partir d'anciens villages. Si l'industrialisation et le passage de la population active primaire à l'activité secondaire sont effectivement caractéristiques pour toute la Hongrie, les différences sont importantes selon le temps, les moyens mis en oeuvre, la nature du travail industriel et sa portée économique. Les activités et les fonctions d'une ville suivent, pour la plupart, la ligne directrice de la conception économique nationale, prenant forme dans la planification. Le choix des investissements détermine ainsi leur implantation géographique. Les choix sont le fruit de conceptions. Il serait donc erroné de croire que la planification règle tout et s'accomplit, et que les potentialités locales, les initiatives locales n'ont

pour chaque secteur.

a. L'industrialisation sélective des années 50.

Les objectifs fixés sur le 1er plan quinquennal (1949-55), visant la création d'une industrie la plus puissante, procèdent à une sélection spatiale des investissements. Extraction des matières premières, production d'énergie et première transformation des métaux prélèvent la majeure partie des capitaux disponibles, le reste allant à la modernisation et à l'extension des unités d'industrie de transformation préexistantes, avant tout vers Budapest. Ces investissements se concentrent dans la Dorsale Hongroise, auprès des bassins miniers.

La première orientation consiste dans le renforcement des unités de production : extension des charbonnages, ouverture de nombreux autres puits de mines. 70.000 nouveaux mineurs sont enregistrés par rapport à 1947. Les mineurs doivent se satisfaire d'une vie âpre et peu attrayante, dans des conditions de logement dégradées, comme dans les bassins de Nógrád, autour de Nagybány-Miskolc, ou dans le bassin de Borog, où les mineurs d'avant-guerre se dispersent en grappes au gré des puits. Mais ailleurs, l'activité minière peut faire naître des villes et les animer, quand une volonté délibérée d'organisation se manifeste ; c'est le cas dans les bassins de Bataánya-Grobnány, de Borsod et de Mésék.

Le but recherché est de rassembler les mineurs dans des cités d'habitation neuves, conçues et équipées selon les normes "socialistes", pouvant servir d'exemples en contraste avec les zones de taudis. Ainsi ces grandes cités d'habitation qui reçoivent instantanément le titre de ville, sont appelées à remplir, en plus de leur rôle économique, un rôle socio-politique incontestable.

Au Sud de la Transdanubie, le bassin de Mecsek (1) renferme les seuls gisements de houille cokéifiable du pays. Dans l'effort de création d'une sidérurgie nationale, il prend une valeur inestimable. Aussi l'exploitation des mines - commencée depuis longtemps - va-t-elle en s'accéléérant après 1945 (2). L'augmentation de la production est atteinte par l'accroissement continu de la main-d'oeuvre utilisée. Au centre du bassin, Komlo est le principal siège d'exploitation et d'habitat. Ce modeste village devient une véritable ville, en passant de 4.000 à 25.000 habitants entre 1949 et 1960 (3). Il obtient le rang de ville en 1954 : dès ce moment, 10.000 actifs travaillent dans le secteur secondaire, essentiellement dans l'extraction de 4.000 t.

Une autre ville nouvelle, créée dans les années

1. Pour la localisation, voir figure n° 40.
2. 400 millions de tonnes.
3. Pour la chronologie citée dans ce chapitre proviennent des Statistiques de l'Industrie de l'acier de l'Union Soviétique (éditeurs) 1960.

50 au coeur du bassin de Tatabánya Oroszlány a une autre raison d'être, comme Komló, que l'extraction du charbon brun, de bonne qualité, consommé dans la centrale thermique locale. L'ouverture des mines dans cette partie du bassin, non encore exploitée, attire une nombreuse population, qui est concentrée à Oroszlány où une ville nouvelle s'est édifiée, et qui atteint 13.000 habitants en 1960. La ville est inachevée : encore à cette date, elle n'abrite que les deux tiers des 9.000 mineurs qui travaillent à Oroszlány.

L'existence de ces deux villes nouvelles est exclusivement fondée sur l'extraction minière, sans aucun autre facteur économique. Ailleurs, la concentration de main-d'oeuvre s'appuie sur des traditions industrielles plus solides.

Tatabánya, est née en 1949 de la réunion de 4 villages s'échelonnant le long du fossé qui sépare les montagnes de Vértes et de Gerecse. L'activité minière y est ancienne, mais la qualité du charbon cru et l'importance des réserves permettent d'envisager le doublement de la capacité de production, et la nouvelle ville qui comptait 40.000 habitants en 1949 atteint 52.000 en 1960. L'extraction de charbon et les 2 centrales thermiques alimentent les industries annexes : carbure de calcium, produits de construction (surtout la cimenterie), mais aussi fabrication d'aluminium et de matériel de mines. Ces activités anciennes, renouées dans

Le cadre des usines reconstruites, étendu, occupent 25.000 personnes en 1960, dont 15.000 rursaux. L'augmentation de la main-d'oeuvre industrielle est de 4.000 en 10 ans.

Le cas de Värpalota est comparable à celui de Tatabánya sur plusieurs points. C'est aussi une ville nouvelle, née en 1951 de la réunion de 3 villages à caractère industriel (Inota, Värpalota, Pét), réunion justifiée par l'extension de l'activité industrielle et les besoins d'espace habitable. L'activité minière reste fondamentale : l'extraction du lignite qui a occupé 3.000 personnes en 1949, en emploie 5.000 en 1960, la moitié des actifs. Avant la guerre, à Pét, se trouvaient 2 usines chimiques très importantes : la raffinerie de pétrole et l'usine d'engrais azoté. Leur reconstruction intégrale a été réalisée, et on a construit une centrale thermique supplémentaire ("7 novembre") et des usines d'aluminium à Inota, faisant ainsi de Värpalota une des pièces maîtresses de l'industrialisation de la Dorsale. Värpalota s'est développée rapidement pendant 10 ans, de 10 à 25.000 habitants.

Les riches mines de bauxite et de charbon brun ont été exploitées à Auke ont été exploitées. Après la guerre, on a construit des usines d'aluminium et d'aluminium. Les différentes usines de l'industrie ont été exploitées en 1949, des emplois à 8.000 personnes, dispen-

des villages et centres autour d'A. La guerre, le développement du charbonnage et la baisse de la capacité de la production d'alumine sont des facteurs favorables de concentration démographique pour A. qui, atteignant 15.000 habitants en 1959, devient une des villes nouvelles, où les mineurs forment la moitié des ouvriers industriels (3.500) en 1960, l'autre fraction étant partagée entre l'industrie d'aluminium qui emploie 6.500 personnes, la production de l'énergie et la verrerie.

Dans le bassin minier de Nogrâd-Zagyrâ, le développement industriel est soumis aux contingences des autres bassins et cités, mais par suite des impondérables de la planification, les unités restent dispersées, l'habitat hétérogène et mal conçu laissant entrevoir de graves problèmes de structure spatiale.

Dans le dernier bassin de la Dorsale, celui de Borsod, la présence d'une métallurgie traditionnelle explique le développement industriel fulgurant des années 60. Le long de la vallée de Sajó, de Miskolc à Ózd, les localités minières ont souvent doublé ou triple leur population. C'est ainsi qu'à mi-chemin entre ces deux villes la création d'une nouvelle ville Kádártelep répondait à l'idée d'une agglomération nouvelle de mineurs, de sorte qu'elle s'offrait à la concentration des industries nouvelles, celles de la chimie surtout. Les trois villages de mineurs ré-

unis n'avaient que 5.000 habitants en 1949, quand la décision de la construction de la ville nouvelle intervient. L'extension des charbonnages, puis la construction du Combinat Chimique de Borsod, qui produit dans sa première phase des engrais azotés, précipitent l'explosion de la population, qui dépasse 15.000 habitants en 1960. A l'image des autres villes évoquées, les mineurs forment presque la moitié des actifs (2.800), l'énergie en concentre le tiers et la chimie, en continuelle augmentation, emploie 1.600 ouvriers en 1960.

Une seule ville nouvelle des années 50 ne se situe pas dans les bassins miniers, et n'est ainsi pas liée à l'extraction des matières premières, c'est Dunaujváros, sur le Danube, à 40 km au Sud de Budapest. La construction du complexe sidérurgique avait d'abord été projetée beaucoup plus au Sud, près de la frontière yougoslave (Mohács) pour être le plus près possible du coke de Komló et du minerai de fer, qui devait parvenir de Varső (Yougoslavie) par le Danube. C'est la rupture avec ce pays qui décide finalement de l'emplacement actuel. Dunaujváros (qui s'appelle alors Sztalinváros) est la première ville nouvelle construite dès 1949, quasi symbolise-t-elle une époque héroïque et prend-elle valeur d'exemple. Créée de toutes pièces, la ville grandit au rythme de l'avancement de la construction de "l'Acierie du Danube" (1) ; de 1949 à 1960, la ville passe

En 1951 s'ouvrent les ateliers de constructions métalliques ; en 1952, la fabrique de briques réfractaires ; en 1953, la centrale thermique ; en 1954 le premier haut-fourneau et l'aciérie ; en 1956 la cokerie, en 1957 le deuxième haut-fourneau ; en 1958 les unités de charbonnage, enfin en 1959 les premières unités de traitement du minerai.

de 4 à 12.000 habitants. Sur les 12.000 habitants qu'il y avait en 1960, 10.000 travaillent dans le complexe métallurgique qui fournit à cette époque 40 % de la fonte et 20 % de l'acier du pays.

Après ces villes nouvelles industrielles, les efforts d'investissement prioritaires se portant sur les autres centres, déjà équipés, de l'industrie lourde : Miskolc, Ozd, Salgotarján et Pécs. Miskolc était déjà, et continue d'être, le premier centre industriel du pays (après Budapest). Entre 1949 et 60, elle a augmenté ses emplois industriels autant que Dunaujvaros, la ville nouvelle. La majeure partie des 44.000 ouvriers en 1960 travaille dans l'industrie lourde. L'usine principale, le "Complexe sidérurgique Lénine" concentre 19.000 salariés, 22 % des métallurgistes du pays. Reconstitué après la guerre, le complexe a augmenté ses capacités productrices en recevant en 1949, l'usine de préparation de minerai, en 1953 3 nouveaux fourneaux Martin et en 1952 le plus grand haut-fourneau du pays. L'industrie mécanique ("DIMAVAG", "JARMUJAVITCO") relance son activité, de même que l'industrie des matériaux de construction qui bénéficie de l'implantation de deux grosses usines en 1952 (Bricoleries de Mállyi et cimenteries Lejőtváros). Le développement de Ozd est encore plus lié à la sidérurgie que celui de Miskolc. En 1960, 13.000 sal. Les 16.000 emplois industriels concernent "le Complexe Sidérurgique", le deuxième du pays, en comparaison duquel les 5.000 ouvriers des mines ou de l'énergie paraissent composer un ensemble modest-

te. Si de nouvelles unités industrielles n'ont pas été créées, l'emploi industriel s'est quand même accru de 4.000 unités depuis 1949. Salgotarján est le troisième élément dans la chaîne de coopération de l'agglomération de la Dordogne : centre de laminage et de transformation de l'acier et de la fonte venue de Borsod. L'industrie lourde emploie la quasi-totalité des actifs industriels. Les 13.000 ouvriers se partagent presque également entre l'Acierie, les entreprises d'usine de construction (exemple "Zománcipari Művek") et les mines. Depuis 1950, ce sont surtout les mines nouvelles et les nouveaux ateliers de l'aciérie qui sont susceptibles d'offrir 4.000 emplois supplémentaires créés dans la ville. Bien que de nature très différente, on pourrait ajouter à ces villes Pécs, dont l'activité industrielle, en particulier l'industrie lourde, s'est toujours manifestée fortement, expliquant en partie le développement rapide après la guerre. La moitié des actifs industriels (12 sur 26.000) sont des ouvriers des mines en 1960, leur nombre s'est substantiellement élevé (de plus de 5.000) en rapport avec la prospérité des houillères et la découverte, suivie de l'exploitation, des gisements de minerai d'uranium. Mais Pécs n'a jamais été un centre sidérurgique, et les industries travaillant sur le charbon sont peu représentées. Énergie, matériaux de construction, chimie, sont la base de l'attraction des usines premières de Pécs pendant ces investissements industriels des années 50.

Dans cette première période d'industrialisation, on s'est efforcé d'augmenter la capacité de production à tout prix, en optant pour des localisations où les frais d'infrastructure seraient les moindres. Dunaujváros faisant exception, toutes les grandes unités se trouvent dans des régions industrielles traditionnelles. Dans cette optique, l'endroit qui réunissait toutes les conditions, semblait être indiscutablement Budapest. Plus d'un tiers (37 %) des emplois industriels créés entre 1949 et 1960, l'étaient dans la capitale qui passait ainsi de 300.000 à 572.000 emplois (sans le bâtiment). Si, relativement, le poids industriel de Budapest, par rapport à la Hongrie, a diminué (de 53 % à 44 %), en valeur absolue, le croît est substantiel. L'augmentation de la puissance industrielle résulte de trois facteurs : le transfert des entreprises de province dans la capitale (comme l'usine de camions de Győr à Szigethalom), la création de nouvelles unités de production (chaudronnerie de Budaörs, l'usine de machines électriques "Hévívíztechnikai Gépgyár", etc.), mais surtout, l'extension des entreprises existantes. La concentration à Budapest est souvent arbitraire comme le montrent la répartition des usines de Pestlőrinc (l'usine de préparation de minerai, "Budapesti Ásványbányászati Üzem"), les fabriques d'interrupteurs électriques ("Ganz Ággregatoló és Készülékek") ou des moissonneuses-batteuses ("Erag" entre autres).

Mis ensemble, Budapest, les six villes nouvelles

et les quatre anciens centres de l'industrie lourde concentrent plus de la moitié des emplois créés en Hongrie entre 1949 et 1960. Ces agglomérations totalisent 43 % des mineurs, 86 % des employés de la métallurgie, 72 % de ceux de l'industrie mécanique, 64 % de la chimie, 47 % des ouvriers des matériaux de construction (1).

Dans le reste de la Hongrie, les investissements industriels sont sporadiques. Les mieux pourvues sont encore les villes situées à proximité de Budapest et bien servies par les réseaux de transport. Székesfehérvár devient un centre de laminage d'aluminium et de fabrication de matériel électronique (radio, télévision), Szolnok reçoit le Complexe chimique de la Tisza (cellulose, engrais). Les trois grandes villes, Szeged, Debrecen et Győr utilisent une main-d'oeuvre en augmentation constante, mais qui n'est pas en rapport avec les besoins, ces nouveaux emplois étant insuffisants pour fixer la main-d'oeuvre libérée des travaux de l'agriculture dans la zone péri-urbaine. Győr, qui avec 31.000 emplois industriels est le troisième centre du pays, et qui par la structure de son industrie et la technologie utilisée en est le centre le plus moderne, stagna dans les années 50, ne recevant aucune création rénovatrice. Szeged, où l'on implante un complexe textile, et Debrecen, qui reçoit des usines pharmaceutiques et d'appareils médicaux.

(1) Dallos-Szabady (éditeurs), 1966.

caux prétendaient à beaucoup plus. On ne crée pas de véritable pôle industriel dans le Sud de la Hongrie mais, puisant dans la réserve de main-d'oeuvre, on construit ici et là des usines isolées, à cycle technologique élémentaire, usines souvent équipées avec des machines périmées venues des surplus de Budapest ; c'est le sort qui échoit aux usines textiles nouvelles de Kaposvár, de Békéscsaba, de Zalaegerszeg, à l'usine de machines-outils de Békéscsaba et de Jászberény. Mais la moitié des villes hongroises n'a même pas la chance de recevoir de tels établissements.

A partir de cette analyse, essayons de voir maintenant les grandes caractéristiques de l'industrialisation de cette période 1948-1958, et leur influence sur les fonctions urbaines.

L'objectif de planification choisi est la création d'une industrie lourde nationale, capable de subvenir aux besoins de toute l'économie (1). La matière première et l'énergie manquent, compensées par la main-d'oeuvre nombreuse, docile et bon marché. On exploite systématiquement, et sans souci de rentabilité, toutes les ressources. A défaut d'un système d'interconnexion électrique puissant, on

(1) Le but "est l'industrialisation rapide de la Hongrie, par le développement prioritaire de l'industrie lourde, car c'est la condition unique... de l'expansion de l'industrie légère.. de la mécanisation de l'agriculture..." Gerö E. (premier secrétaire du Parti) : A magyar népgazdaság ötéves terve. (Le plan quinquennal de la Hongrie), Szikra, 1949, p. 16.

installe les unités de production dans les bassins de lignite dispersées le long de la Dorsale, autour des centrales thermiques rapidement construites et de très faible capacité. C'est auprès de ces bassins, que l'on fait venir les matières premières soviétiques et la main-d'oeuvre rurale de la Hongrie méridionale. La première caractéristique est donc la concentration spatiale le long de la Dorsale, mais aussi, la dispersion des unités et leur faible capacité.

La recherche à tout prix de l'augmentation de la production, faute de moyens techniques, ne peut se réaliser qu'avec l'utilisation à outrance de l'énergie humaine. On assiste à des concentrations importantes de la population.

Les capitaux étant limités, les industries s'implantent dans les villes, pour profiter d'une main-d'oeuvre autochtone mais surtout pour utiliser l'infrastructure existante, faisant de l'accroissement de la main-d'oeuvre la condition de l'augmentation de la production ; par ailleurs l'infrastructure est vite saturée, à telle enseigne que, sans améliorations adéquates, les conditions de fonctionnement des industries et de la vie publique, se détériorent rapidement (1). L'industrialisation n'entraîne

(1) "Nous avons négligé le simple remplacement des machines ou du matériel usés. Le profit réalisé auprès des entreprises a été enlevé pour servir le programme d'investissement inconsideré... Tout cela ne pouvait amener que la détérioration de l'infrastructure existant" (K.S.H : Adatok és adatai a népgazdaság fejlődésének tanulmányozásához. 1949-1955, p. 102).

L'urbanisation qui s'en suit est d'une concentration géographique.

Le manque d'infra-structure et surtout de logements, provoque l'extension des zones de migrations pendulaires, d'autant plus que l'industrie est concentrée, et que dans de vastes régions il n'y a pas eu de création d'usines. Ces migrations sont souvent hebdomadaires, entretiennent une atmosphère d'angoisse et d'incertitude, causes de tant de problèmes sociaux (1).

La création de l'industrie lourde se fait dans les lieux traditionnels pour réduire les dépenses d'infrastructure. Cette orientation renforce les tendances spatiales néfastes de l'industrie : l'uniformité de l'activité et la séparation de l'industrie de base - celle de la Dorsale et de l'industrie de transformation - celle de Budapest et, secondairement, des villes de la Kisalföld. C'est ainsi que, malgré les efforts coûteux, les résultats sont négatifs : pas de pôles industriels nouveaux, pas d'investissements rentables à longue échéance et concentration extraordinaire de l'industrie de transformation à Budapest. Le manque de diversité des centres de l'industrie lourde dé-

(1) De nombreuses études sociologiques existent sur la vie des migrants de travail. Les plus remarquables traitent du sort des migrants hebdomadaires de Szabolcs. Une véritable atmosphère de far-west est évoquée autour du "train noir" de Szabolcs partant de Budapest les vendredis soirs.

séquilibre la main-d'oeuvre urbaine, en excluant de l'emploi la population féminine.

Les grands investissements définis au début des années 1950 déterminent pour 10 à 15 ans l'orientation structurelle et spatiale de l'industrialisation, rendant irréversible la distorsion entre la Dorsale et le reste de la Hongrie. Dans l'Alföld ou la Transdanubie méridionale, les usines créées sont rares et le choix de leur spécialisation et de leur implantation est défectueux.

L'industrialisation se greffe sur une infrastructure technique et humaine existante. Les bases des nouvelles unités sont des anciennes entreprises privées et le personnel qui leur est attaché : ouvriers spécialisés, techniciens et ingénieurs. Les villes, qui n'avaient pas cet acquis historique, manquent la chance de l'industrialisation, et c'est le cas de la plupart des villes de l'Alföld.

Avant la guerre, l'artisanat dans les villes était florissant et varié. Sa quasi-disparition après les nationalisations a surtout brisé l'activité des villes qui ne possédaient rien d'autre, c'est-à-dire surtout les villes de l'Alföld, car si l'artisanat a disparu rien ne l'a remplacé dans son rôle fondamental de desserte de la popu-

L'union ' ' .

La période des années 1950. est bien celle de la révolution industrielle et urbaine, mais ce sont les objectifs politiques qui la guident. Les villes qui possédaient les matières premières ou une forte infrastructure technique et humaine ont pu en profiter ; autrement dit, Budapest et les villes de la Dorsale.

c' La généralisation de l'industrialisation dans les années 1960.

A la suite de la révolution de 1956. les instances du parti ont réexaminé la politique économique, et souligné les erreurs commises, surtout dans la concentration de l'industrialisation, qui ont abouti à un déséquilibre spatial dangereux. En 1959, le septième congrès du MSZMP (2) prend position pour l'industrialisation de la province et tout particulièrement de la Hongrie méridionale. Une série de décrets, parus en 1959 et 1960. précisent les modalités de l'action. Toute nouvelle implantation industrielle à Budapest est interdite, de plus, certaines unités de production sont invitées à quitter la capitale. Ainsi, à

(1) En 1949, on compte 180.000 artisans travaillant avec 187.000 employés. Leur nombre a baissé en 1953 à 46.000 et 5.000. Une faible fraction de ces travailleurs rejoint les "coopératives d'artisans" (90.000 en 1953) au service essentiellement de l'industrie. D'après Berend T.I., 1974, p. 171.

(2) MSZMP (Magyar Szocialista Munkáspárt), Parti Socialiste Ouvrier Hongrois, fondé en 1957, prenant la succession de MDP (Magyar Dolgozók Pártja), Parti des Travailleurs Hongrois.

partir de 1959-60 la province bénéficie de crédits industriels substantiels pour financer de nouvelles usines et accueillir les établissements décentralisés de Budapest. Les résultats de cette nouvelle politique ne se font pas attendre : si encore en 1959, 41% de l'augmentation des emplois industriels s'effectue à Budapest, au cours du 2e plan quinquennal sa part se réduit à 8,4 %, tandis que l'Alföld en reçoit 38,4 % et la Transdanubie méridionale 28,9 %. Pendant les années du 3e plan quinquennal (1966-1970) en face d'une croissance moyenne nationale de 17 %, les emplois industriels augmentent dans l'Alföld de 47 %, et dans la Transdanubie méridionale de 37 % ; dans le même quinquennat, à Budapest, on assiste à la diminution de l'effectif (-2 %). Les principales bénéficiaires de cette nouvelle politique sont des villes où se concentrent, en 1970, 80 % de la population active industrielle.

L'industrialisation a un caractère urbain et général. Tout en stimulant la croissance des villes de la Dorsale, ce qui rentabilise les investissements. l'effort principal profite au reste de la Hongrie. Dans les centres de l'industrie lourde qui datent des années 1950, on diversifie la production pour embaucher la main-d'oeuvre féminine jusqu'ici inemployée. A Dunaujváros, on complète les installations du Complexe du Danube, par le laminoir à froid et l'usine de radiateurs, mais on ouvre aussi l'usine de cellulose, de papier, et deux usines de textile et

d'habillement. A Miskolc, à côté des four à vapeur du Complexe Lénine, on installe aussi une grande usine textile (filature de coton). Ailleurs, à Ajka, Kazincbarcika, Ozd, etc., entre le même complexe qui se produit.

Mais l'essentiel est ailleurs, comme le montre la comparaison des figures 41 et 42. La croissance des emplois industriels est forte dans les villes qui ont été négligées dans les années 1950 : celles de l'Alföld, de la Transdanubie méridionale mais aussi de la Kisalföld. La concentration est surtout importante (par le nombre d'usines employant plus de 300 salariés) à Nyiregyháza, Debrecen, Békéscsaba, Kecskemét, Baja, Kaposvár, Nagykanizsa, Szombathely, Sopron, mais pratiquement toutes les villes ont reçu quelques établissements.

Le mode et le but de l'industrialisation sont de plusieurs sortes. Il peut s'agir de créations d'usines; c'est le cas du complexe chimique de Leninváros (engrais et textile synthétique), de l'usine de roulements à billes de Debrecen, de l'usine de porcelaine à Mór et à Gyásárhely, des éléments de construction préfabriqués de Győr et de toute une série de grandes usines alimentaires (Szombathely, Békéscsaba, Zalaegerszeg, Győr, Nyiregyháza, Debrecen, Nagykanizsa, Csongrád).

Le deuxième type d'intervention concerne la re-

construction, la modernisation et l'extension des usines existantes. Le Complexe chimique de Szolnok reçoit de nouvelles unités de fabrication d'acide sulfurique et d'engrais, tandis que les usines textiles de Szeged se complètent d'unités de filature et de tissage, et que l'usine pharmaceutique "Biogal" de Debrecen intensifie la fabrication d'antibiotiques. Quelques autres grandes unités, telles la manufacture de tabac de Debrecen, les conserveries de Kecskemét, de Nagykörös, de Hatvan, font peau neuve. A partir de 1968, la nouvelle législation sur les bénéfices réalisés, et leur utilisation locale, favorise grandement ce type de croissance (1).

La troisième forme d'industrialisation, la plus répandue, est en relation avec les difficultés de fonctionnement que connaît Budapest, et qui a provoqué l'intervention des autorités. En 1963 et 64 l'analyse très précise des établissements industriels de Budapest établit trois catégories : les unités de la "catégorie I" sont celles dont la présence dans la capitale est justifiée, leur extension sur place est autorisée. Les établissements de la "catégorie II" sont autorisés à travailler dans la capitale, par contre, toute augmentation de la capacité de production doit être envisagée en province. Enfin, les établissements classés en "catégorie III" doivent cesser leurs activités et soit transférer, ou à un transfert de lieu de production à la périphérie de la capitale, ou à une décentralisation

(1) Voir en annexe, texte de Nyers R. sur la réforme économique.

vers la province.

TABLEAU XII
Décentralisation industrielle à Budapest
(Etablissements de la catégorie III)

Année de départ ordonnée	Nombre d'établissements	Capital fixe Million Ft
avant 1971	131	241
1972 - 1975	153	1.863
après 1975	32	801
	401	2.905

Outre la sévère législation, le manque de place et de main-d'oeuvre ont eu raison de l'entêtement des entreprises qui ont dû prévoir leur extension en établissant des filiales en province (1). C'est en liaison avec les usines-mères de Budapest, que se sont implantées les usines de mécanique de précision à Szentes ("Kontakt"), de machines-outils à Kecskemét ("Kézszerszámgyár"), à Karcag, d'électromécanique à Kaposvár ("Műszer- és gépgyár"), à Kiskunmács ("Kiskunmács")

(1) Le 1er janvier 1972, sur les 401 établissements désignés, 75 ont cessé leurs activités (56 sont partis en province), 129 ont prévu leur déplacement (prévision budgétaire), 42 étudient les projets en ce sens et enfin, pour 155 établissements, aucune intention de départ n'a été remarquée. (D'après Király I - Simon A., 1973).

à Baja ("Kismotor"), ou encore la fabrication des pièces détachées d'automobile à Sopron ("AFIT"). D'ailleurs ce type de création industrielle, n'est pas l'exclusivité des entreprises de la capitale. Dans la Dorsale, l'exiguïté des sites urbains et la pénurie de main-d'oeuvre forcent à envisager la même solution. Parmi les exemples, nous citerons le cas de Csorna, qui a reçu une unité de métallurgie non ferreuse de l'entreprise "Fémszerelvénygyár" de Mosonmagyaróvár, et une autre, de bonneterie, de "Ruhagyár" de Sopron.

Les investissements nécessaires à l'industrialisation qui, dans les années 50, dépendaient d'une décision de Budapest, sont de plus en plus du ressort des instances locales (1). On distingue toujours, trois niveaux de décision : gouvernement, siège central des entreprises, conseils locaux. Le rôle des deux derniers, effacé jusque là, devient primordial avec l'autonomie budgétaire qui leur est progressivement attribuée.

Si les unités de production les plus puissantes sont d'obédience ministérielle, les entreprises locales, départementales ou communales accomplissent de réels progrès vers l'indépendance. Beaucoup d'entreprises communales (kölvi vállalat) fondées et financées dans les années 50 par les conseils urbains pour répondre aux doléances des

(1) Voir en annexe, texte de Nyers R., sur la réforme économique.

citadins, ont pris peu à peu un caractère industriel, et en se spécialisant ont débordé le cadre local. Nombre d'entreprises locales ou de coopératives de production ("KTSZ") (1) faisant preuve de vitalité en réaménageant les anciens artisans, ont ainsi été à l'origine du progrès. La multiplicité de ces entreprises a lentement forgé une base d'infrastructure pouvant supporter actuellement des unités de production plus grosses, désireuses de s'implanter en province à la recherche d'un encadrement technique et humain en situation convenable. Quelques-unes de ces entreprises sont devenues de grandes unités de renommée nationale, comme les entreprises de meubles de Zalaegerszeg ou de Nagykanizsa ; la plupart, lorsqu'elles eurent atteint un niveau suffisant ont été reprises par une usine de Budapest qui a perfectionné sur place les méthodes de fabrication et augmenté la capacité de production, en renflouant le fonds fixe et en pourvoyant l'entreprise de l'encadrement scientifique nécessaire, comme dans l'usine "Ganz" à Baja ou dans "Villamoszigetelő és Műanyaggyár" à Kiskunfélegyháza.

Prenons l'exemple de l'usine "Ganz" de Baja (2). En 1949, on nationalise les ateliers de réparation de voitures à Baja. Treize ouvriers spécialisés s'entendent pour travailler en commun, forment une coopérative et reprennent

(1) "KTSZ" : Kisipari Termelőszövetkezet (Coopérative de production artisanale).

(2) Enquête personnelle.

l'activité de réparation de véhicules dans l'atelier nationalisé appartenant auparavant à Noficz Ferenc. Le Conseil municipal propose à la coopérative de devenir entreprise municipale bénéficiant ainsi de l'aide financière de la ville. Tout en travaillant pour une clientèle aussi bien publique que privée (mais facturant différemment les prix) l'entreprise est sous la direction à la fois juridique et financière du Conseil municipal. La pénurie des pièces de rechange vers les années 1949-53 laisse libre cours à l'esprit d'invention et de débrouillardise et nombre de pièces manquantes sont fabriquées par des ouvriers ingénieux. C'est ainsi qu'on commence à fabriquer en série des appareils à souder. La petite collectivité d'ouvriers ne suffit plus, de même que l'atelier initial devient trop exigü. En 1953, avec la réorganisation du travail, la petite équipe qui a pris le nom d'Entreprise de Réparation Mécanique et Électrique, comprend 64 personnes et s'installe dans un nouveau cadre de travail plus spacieux. Le regroupement d'artisans de spécialités diverses fait que l'entreprise accepte pratiquement toutes sortes de réparations depuis les véhicules jusqu'aux postes de radio. Mais à côté de ces travaux de réparation, la fabrication d'articles demeure toujours importante. En 1953 après les appareils à souder, apparaissent les petits moteurs électriques et les balances. Cette année-là la valeur de la production de l'entreprise est de 1.842.000 Forint, 9 fois celle de l'année de sa fondation. En 1954, l'entreprise connaît la fortune grâce à une nou-

... réfection. En 1954, l'usine "Ikarusz". La production dans cette entreprise d'un personnel qualifié et la qualité irréprochable des services attire l'attention des grandes usines de Budapest et en 1955, l'usine Ikarusz passe commande d'une série de pièces pour les montages d'autobus, moteurs à courant continu. Cette extension des activités n'a été possible que grâce au soutien de la municipalité et aux réinvestissements dans l'entreprise des profits réalisés. Ainsi par exemple en 1955 une petite fonderie est installée. En 1957, l'entreprise produit 34 articles différents et la valeur de sa production atteint 15.500.000 Ft. En 1958, elle produit en grande série des pompes à eau électriques. "L'entreprise locale" a trop grandi, la tutelle municipale est parfois gênante, le budget ne permet plus une autocroissance. Les investissements importants (machines complexes) sont nécessaires. En 1959, l'entreprise municipale éclate : une partie des ateliers et ouvriers (la section électrique) passe sous l'égide du Ministère de l'Industrie métallurgique (KGM Erőszármu Berendezési Igazgatóság) et devient "l'Usine électrique de Baja", reçoit du Ministère des prêts d'équipement à long terme (achat de machines), se spécialise dans la fabrication des compresseurs, des résistances et de l'appareillage de laboratoire, augmente son personnel (650 employés) et entreprend avec des crédits nationaux la construction d'une usine moderne. Son destin échappe désormais à l'emprise locale, elle sera intégrée en 1964 aux "Etablissements Ganz" de Budapest, dont elle de-

vient une des filiales, spécialisée dans la fabrication des moteurs électriques (1).

En 1959, la partie des ouvriers et des ateliers qui n'intéressait pas les ministères, continue l'activité traditionnelle de réparation et de construction dans une nouvelle entreprise municipale, sous le nom d'Entreprise de construction et de réparation mécanique de Baja. La coopération avec "Ikarusz" de Budapest est encore très active, mais l'entreprise fabrique en série une gamme très variée d'articles en métal. Cette tendance devenant très forte, il se produit un éclatement nouveau en 1964 : la section de production est assimilée par l'entreprise ministérielle de "Moteurs électriques" de Budapest, dont elle sera l'usine n° 5. L'usine dans un nouveau cadre spatieux construit des moteurs à essence, des radiateurs, et des circuits de freins, dont une partie est destinée à l'exportation (2).

La section de réparation et de construction mécanique qui n'entrait pas dans l'objectif économique national, s'amalgame à son tour à une entreprise nouvelle municipale, comprenant aussi bien des services de nettoyage, des unités de maçonnerie, des ateliers de tailleurs sur mesure, et des réparations de toutes sortes. Cette entrepri-

(1) En 1972, l'usine emploie 1257 personnes, la valeur de sa production est de 223 millions de Ft et le montant des investissements pour le quatrième plan quinquennal est de 70 millions de Ft.

(2) L'usine occupe, en 1972, 1387 personnes ; les investissements au cours du quatrième plan sont de 134 millions de Ft.

se municipale, après quelques années de fonctionnement, se subdivise en plusieurs entreprises municipales spécialisées, tandis que la section mécanique travaille actuellement sous l'égide du Conseil départemental (Entreprise de fabrications mécaniques de Baja).

L'exemple de cette entreprise municipale de Baja montre un processus de développement industriel par bourgeonnement successif, où s'opère le transfert de direction d'une instance locale à une instance supérieure sans entrave pour une croissance harmonieuse. Certes, le même phénomène ne se déroule pas partout, sans la perspicacité des hommes, au départ du phénomène, sans l'aide du Conseil municipal au cours de développement, cela n'est pas possible. A part quelques villes de l'Alföld qui manquent totalement de tradition industrielle, ce processus connaît beaucoup de succès, au cours surtout des années 1960.

D'une façon générale, de 1958 à 1963, les pouvoirs publics révisent les plans d'industrialisation, et procèdent à la restructuration des entreprises industrielles, ce qui se traduit par l'arrêt de construction de certaines usines ou leur changement radical de profil (par exemple l'usine de matériel de mines de Kiskunfélegyháza ("Bányagépgyár") devient l'usine de fabrication du matériel de l'industrie chimique ("Vegyipari Berendezések Gyára"). A travers tout le pays, les unités de production dispersées

sont regroupées dans des établissements mieux organisés, moins nombreux. Tout en se renforçant, ces unités perdent leur indépendance de gestion, et passent, des instances locales dans le cadre administratif centralisé.

Ce passage s'accompagne par ailleurs, de la spécialisation de la production. La majorité des entreprises s'orientait jusque là vers une multitude de produits fabriqués en quantité limitée. Désormais, le groupement de ces entreprises à l'intérieur d'un établissement national, leur permet d'atteindre une clientèle large, et de recevoir une tâche bien précise, qui nécessite la concentration des efforts vers une orientation unique. Les profils de fabrication abandonnés sont repris dans des ateliers divers, relevant de la compétence de l'organisation locale. Ainsi une entreprise départementale ("Tanàcsi Vállalat") devenant une unité de production ministérielle ("Tàrcavállalat") laisse derrière elle, 3 ou 4 nouvelles entreprises locales ("Helyi vállalat") appelées à devenir, à leur tour, entreprises départementales, puis ministérielles si la croissance est favorable. Ce type d'essaimage industriel est très répandu au cours des années 50.

De 1962 à 1966, c'est la grande période de création industrielle en province, contrecoup de la décentralisation. Dans toutes les villes des entreprises naissent, une grande partie du budget national leur est consacrée. Ce

... des disponibilités financières. Dans l'im-
médiat, c'est une solution pour résoudre le problème d'em-
ploi, mais, à moyen et long terme, cela se révèle comme un
pis-aller sous l'angle de l'emploi, et comme une erreur
sous l'angle de la rentabilité économique.

Ce saupoudrage industriel crée des centres d'ac-
tivité industrielle, mais ne crée pas des pôles industriels,
ne sert pas les intérêts économiques majeurs. Ces unités
industrielles dépendent de ministères différents, centra-
lisés à Budapest, sans aucun souci de coopération sur le
plan local. Il est à noter qu'aucune création véritable
d'infrastructure n'est envisagée, l'objectif étant - dans
le cas de la décentralisation obligatoire - de profiter au
maximum d'une main-d'oeuvre abondante et bon marché. Ainsi
Kecskemét par exemple, entre 1960 et 1970 a doublé ses ef-
fectifs industriels et est devenu un centre de production
important (16.341 employés dans les entreprises de plus de
10 salariés). Mais les 24 établissements comptant plus de
50 salariés appartiennent à 19 branches industrielles dif-
férentes, avec une petite exception dans la fabrication de
machines diverses où nous trouvons quatre établissements
(1).

(1) Bercsényi Z., 1973, p. 145.

c) Vers une meilleure exploitation du potentiel industriel local.

A partir de 1968 le processus d'industrialisation prend un nouveau visage. Le contexte socio-économique est complexe. D'abord l'introduction du "nouveau mécanisme économique" (1) change les habitudes de directions. L'autonomie de gestion accordée aux entreprises, avec la liberté d'investissement d'une partie des bénéfices, et la libéralisation des circuits commerciaux permettent en fin de compte la concurrence. Cette perspective rend les entreprises plus responsables, leur croissance ne dépendant plus que partiellement des investissements budgétaires et des décisions centrales. Le potentiel local, économique et humain peut orienter et influencer le dynamisme économique. Les crédits bancaires généreusement accordés financent la modernisation des unités de production et favorisent la recherche des contrats et licences avec les pays étrangers. Cette politique renforce la puissance des villes, mais surtout celles qui possèdent des unités modernes, dynamiques, tournées vers le marché de consommation national et international, avant tout l'industrie mécanique et électrique, prospères à Budapest et dans la Transdanubie.

Le deuxième trait important de l'évolution est la pénurie de main-d'oeuvre. Les villes fortement industrialisées sont contraintes à la recherche de la productivité, ou à la décentralisation des unités vers des régions offrant

(1) Voir en annexe le texte analysant le "nouveau mécanisme économique".

encore de la main-d'oeuvre. La recherche du profit (diffinible à court terme, et les habitudes bien ancrées font pencher la balance vers la deuxième solution, à l'avantage des villes de l'Alföld, qui accueillent ainsi les sous-traitants. La dispersion de l'industrie se poursuit, mais avec beaucoup moins d'intensité qu'au début des années 60.

Le troisième trait de l'évolution concerne la politique énergétique. Pendant vingt ans le charbon était roi et les villes de la Dorsale s'accroissaient prodigieusement. Mais les veines se sont épuisées, et la qualité du "charbon brun" est de plus en plus médiocre, en Nogråd et Borsod les mines ferment l'une après l'autre. Le déclin de l'industrie charbonnière est d'autant plus rapide que la découverte du gaz naturel dans l'Alföld permet de remplacer le charbon par une autre source énergétique nationale. La construction du pipe-line de "l'Amitié II" passant au pied de la Dorsale, amène aussi le pétrole soviétique. La rupture d'équilibre met en difficulté les charbonnages, et les villes de la Dorsale accusent une stagnation industrielle, car la conversion est coûteuse et lente. Par contre le gaz naturel offre un atout important surtout à l'Alföld du sud (Szeged, Hodmezövásárhely, Orosháza, etc..)

Enfin, la politique d'investissement de l'Etat penche de nouveau vers la concentration des moyens. Non comme dans les années 50, où l'industrie lourde avait la prio-

rité. L'industrialisation est définie en fonction de la rentabilité à court ou moyen terme. C'est l'objectif du marché extérieur qui guide le choix. La conception de freinage à tout prix de Budapest, est abandonnée au profit du développement sélectif. Les plus grands investissements des dernières années en province vont à l'énergie (centrale thermique de Gyöngyös-Visonta, centrale atomique de Paks, programme du gaz naturel autour de Szeged), à la chimie (usines d'alumine d'Ajka, pétrochimie de Leninváros et de Százhalombatta), à l'industrie électronique (Székesfehérvár) et à l'industrie textile dont la reconstruction totale a été décidée et qui favorise les villes de la Transdanubie. Il faut ajouter aussi l'industrie du bâtiment, particulièrement défaillante dans le passé et qui bénéficie d'une attention particulière.

Ces aspects marquent un changement certain par rapport au passé. Il était logique que l'on arrive à la nécessité d'un plan concerté à long terme. Voté en 1971, le schéma d'aménagement du territoire ne commencera à porter les premiers résultats, qu'au cours du Ve plan quinquennal, après 1975. Nous l'étudierons ultérieurement, car ce plan dépasse de loin les seules préoccupations industrielles.

3 - Le tertiaire, collectif et marginal.

Vue sous l'angle des activités urbaines, cette croissance urbaine est uniforme dans son ensemble. La poli-

tique officielle ne reconnaît à la ville que le rôle principal dans la production industrielle. Jusque dans les dernières années, le secteur tertiaire, appelé "secteur non productif", ou "autres activités" (en dehors de l'agriculture, de l'industrie ou de la construction) n'est pas jugé comme un élément déterminant de la croissance.

Le souci majeur est de répartir également les services auprès des habitants, de satisfaire sur place les besoins élémentaires. Il en résulte pour ce secteur une évolution souvent heurtée, parfois incompréhensible ; la tendance à une croissance régulière ne s'annonce que depuis peu.

a) La diminution nécessaire ou forcée du tertiaire.

Les grandes transformations socio-économiques n'ont pas seulement amené la collectivisation des terres et la nationalisation des moyens de production, mais elles ont aussi bouleversé le commerce, les transports, l'organisation des services publics et privés. La nationalisation des organismes bancaires, des compagnies de transport, du commerce de gros en constitue la première étape. Dépendant déjà du réseau d'approvisionnement contrôlé par l'Etat, le commerce de distribution de détail est lourdement frappé par les contraintes, entre autres l'annulation des anciennes patentes, et la surveillance très étroite des prix : les autorisations de fonctionnement sont parcimonieusement

établissements et même ceux qui les reçoivent ne peuvent éviter la faillite, devant faire face à un approvisionnement aléatoire et à des coûts excessifs. Aussi assiste-t-on à la disparition des petits commerces, de même que des établissements de services très divers, qui étaient pourtant nombreux dans chaque ville. En 1950, 54.000 établissements de commerce (40.000 privés) étaient encore recensés ; en 1952 leur nombre est tombé à 27.000 (3.000 privés). Les professions libérales constituent une autre cible. Les intermédiaires du commerce, une grande partie du corps judiciaire et de l'administration se trouvent brutalement sans emploi, d'autres doivent fermer leur cabinet ou bureau pour se grouper en collectivités de travail (médecins, avocats, architectes, etc...). Ces "non productifs" étaient d'ailleurs considérés depuis très longtemps (jusqu'à la fin des années 40) comme une caste suspecte rejetée de la société nouvelle des ouvriers-paysans. Sous la contrainte morale ou matérielle le tertiaire pléthorique d'avant la guerre régresse vite, de gré ou de force. Ce n'est qu'à partir de 1962 que le début d'une politique plus libérale permet à l'entreprise individuelle de se développer, mais toujours bien contrôlée. En 1970, on compte 9.000 à 10.000 commerçants et 10.000 artisans travaillant à leur compte, c'est-à-dire 3 % des actifs du commerce (360.000) et le tiers des artisans (320.000) recensés dans le pays (1).

1. Bureau F.I., 1974, p. 171.

Il est vrai que l'organisation collective et la centralisation des services permettent de réduire le tertiaire au bénéfice de tous. Le regroupement des établissements de commerce et de service, la réorganisation sous une forme coopérative des professions libérales peuvent favoriser une meilleure rentabilité de travail. La diminution des actifs tertiaires apparaît donc comme une conséquence logique d'une nouvelle organisation. Cependant l'évolution est très retardée et c'est seulement dans les années 60 que le réseau commercial se modernise. En 1961, il n'existe encore que 2.500 magasins qui pratiquent des méthodes de vente moderne (1).

Outre les raisons politiques, sociales ou techniques, la consommation réduite de la population entre pour une grande part dans cette diminution et cette lenteur d'évolution. L'éventail des biens de consommation s'est refermé, à cause de la crise économique qui, après la stabilisation illusoire qui suit la guerre, réinstaura le système de boni d'achat en 1951-52 ; par ailleurs les restrictions sont imposées par la planification à la fin des années 50 et au début des années 60. L'uniformité des articles, rares et standardisés (2), la banalisation du commerce d'où est

(1) Berend T.I., 1974, p. 170.

(2) L'exemple du commerce de chaussures peut illustrer cette tendance : avant la guerre, on proposait 80 variétés de chaussures, en 1952, seulement 14. Les usines acceptaient la fabrication des modèles en exemplaires limités (1000-2000), après la guerre, seules les séries de plus de 25.000 paires sont acceptées. Le manque de concurrence et la rareté des articles étaient l'assurance de la vente. (D'après Berend T.I., 1974, p. 91).

banni l'esprit d'entreprise et la concurrence (1), tout cela ne réclame naturellement pas un appareil de distribution et de service étendu. Le mode de vie étriqué de la population est le corollaire de la faible consommation, expliquant en partie la place modeste du tertiaire. En 1955 le niveau de consommation commerciale de la population ne montre que 21 % d'augmentation par rapport à 1950 ; de plus, 57 % des achats sont encore consacrés à l'alimentation.

La consommation est maintenue volontairement à un niveau bas par la politique des salaires et des prix. Pour diminuer la disponibilité d'argent au début des années 1950, on introduit l'obligation de souscrire aux emprunts d'Etat ("Békekölcsön") ce qui diminue les salaires de 3 à 5 %. Les augmentations camouflées des prix deviennent alors pratique courante (2).

On peut dire qu'il y a interférence de plusieurs facteurs sur la réduction du tertiaire et, par voie de conséquence, sur la diminution des emplois de ce secteur. Mais

(1) L'idée se propage que pour être commerçant on n'a pas besoin d'instruction. Avant 1953 aucune école technique commerciale ne fonctionnait dans le pays.

(2) "L'augmentation de prix doit être pratiquée par le changement de nom et d'étiquette des articles" (Archives du Parti, Institut Politique, 2/9-159.).

ces réductions concernent surtout le commerce et les services rendus auprès des individus. Par contre, d'autres branches du secteur tertiaire connaissent un regain de vigueur, notamment les services publics, et l'administration dans le sens large du terme. La centralisation instaure un système bureaucratique nettement plus important qu'avant la guerre (1). Une sorte de compensation s'établit donc à l'intérieur du tertiaire et, comme les branches de ce secteur ne dépendent pas du niveau de vie ou du niveau de consommation, on constate alors un suremploi évident.

L'évolution récente va dans le sens de l'amélioration. L'entreprise privée n'est pas seulement tolérée, mais reconnue dans certains domaines, comme une valeur nécessaire, suppléant l'organisation collective, quand elle n'est pas rentable ou quand elle reste au-dessous de la prévision du plan (2). C'est le cas de certains commerces (offrant une multitude d'articles mais en petite quantité), mais surtout du service d'entretien et de réparation, qui satisfait 40 % de la demande de la population. L'augmentation du niveau de vie, le besoin de confort ressenti de plus en plus par la population, les exigences du choix et de la qualité, le développement du tourisme international

(1) Dans la première moitié de 1951, par exemple, la direction des charbonnages a envoyé dans chaque mine 1024 règlements et ordres. La centralisation de la direction, le contrôle nécessitent l'emploi d'un nombre de plus en plus élevé de personnes. Avant la guerre (1941) on comptait 1 employé administratif pour 9 ouvriers ; en 1953 le rapport est de 1 à 4 (D'après Berend T.I., p. 92).

(2) Le nombre des commerçants et artisans privés est estimé à 70.000, travaillant avec 30.000 employés.

(intérêt de l'Etat) sont autant d'éléments qui aiguillonnent la consommation et créent de nouveaux besoins de service et de commerce, entraînant la croissance de l'emploi tertiaire.

Le revenu réel de la population, après l'évolution saccadée de 1950 à 1957, a augmenté régulièrement de 2 à 4 % par an, et en 1970, il est 79 % supérieur à celui du niveau de 1950. La consommation commerciale, partie d'un niveau extrêmement bas en 1956, atteint en 1970 l'indice 350 par rapport à 1950. De même, la structure de la consommation commerciale a radicalement changé : le volume des achats alimentaires a diminué et la part des achats d'articles industriels a exactement doublé depuis 1950, passant de 17 à 34 %. Plus rapide encore est le changement dans la consommation des services qui, par rapport à 1958, augmente de 68 % (1). L'amélioration du niveau de vie et de la consommation a entraîné la multiplication des commerces, des services dans tous les domaines de la vie publique, phénomène très sensible depuis le milieu des années 60.

Parallèlement à cette tendance, on observe la simplification de l'appareil administratif de l'Etat, le renforcement des instances locales (urbaines) et la disparition des échelons intermédiaires, comme celui du canton,

(1) Berend T.I., 1974, p. 203.

supprimé en 1942 (1). Toutes les tendances vont dans le même sens, à l'avantage du tertiaire urbain. Les villes hongroises abordent maintenant, après la "révolution industrielle", la "révolution tertiaire".

b) Concentration et dispersion du tertiaire.

Si elle est vraie dans son ensemble, jusqu'en 1965, la diminution des emplois tertiaires montre aussi des différences spatiales très accentuées.

Tout d'abord, le tertiaire se rétrécit, et il se disperse. Cette dispersion est remarquée au niveau des collectivités. Nombre de services, qui utilisaient l'ensemble de la population urbaine, sont éparpillés maintenant dans les cadres plus restreints des entreprises, des collectivités professionnelles et échappent ainsi à la définition statistique courante du secteur tertiaire. Il s'agit des services, du commerce, exercés par les unités de production industrielles ou agricoles (2). Satisfaire les travailleurs sur leur lieu de travail affaiblit le tertiaire du centre urbain.

La répartition du tertiaire au niveau des unités de peuplement subit le même sort. Des commerces et des

(1) Ce processus sera évoqué dans la deuxième partie.

(2) Cantines, services sociaux, consultations médicales, salles de cinéma, de bibliothèques, crèches et jardins d'enfants, débits de boissons, parfois même coiffeurs, teintureries et bureaux de tabac...

services qui étaient avant la guerre l'apanage des villes, sont disséminés maintenant dans tous les villages.

Il ne s'agit pas seulement des commerces, mais aussi des services culturels, de l'enseignement et de la santé. Cette dispersion des services diminue le rôle spatial des villes, mais surtout y limite la concentration de l'emploi tertiaire.

A ce mouvement de dispersion, s'oppose une autre tendance nette, celle de la concentration des services spécifiques dans quelques villes, due certainement à la centralisation de toute décision. Le rôle de Budapest est bien plus prépondérant qu'avant la guerre. A part la capitale, ce sont les échelons intermédiaires de l'administration, les préfectures, qui ont bénéficié de la concentration des services et des commerces rares. Une sélection se fait qui ne correspond pas nécessairement à la tradition urbaine : si, d'une façon générale, les emplois tertiaires des villes stagnent ou augmentent peu, ceux des villes - préfectures s'accroissent sensiblement. Cette accumulation des emplois tertiaires au cours des années 60 place les villes-préfecturales dans une position privilégiée au moment où se déroule la "révolution tertiaire" urbaine.

C.- L'échelle du tertiaire urbain.

Nous avons déjà pu constater que la population active tertiaire a diminué par rapport au total des actifs

urbains au cours des 20 années entre 1949 et 1970. Entre 1960 et 1970, la baisse est constatée dans 47 unités urbaines sur les 72. Donc, relativement aux autres secteurs, le tertiaire perd de l'importance. L'observation des chiffres absolus ne confirme pas ce résultat. Certes, dans 13 villes, les actifs tertiaires régressent, mais dans la plupart d'entre elles, on constate une légère hausse. Toutefois, cette progression reste inférieure à l'augmentation générale de la population constatée au cours de la même période dans 27 villes sur 72. Cela explique la stabilité qu'expriment les figures n° 47 et 48. Les villes qui ont nettement progressé sont, ou bien des préfectures (Miskolc, Pécs, Kecskemét, Salgotarján), ou bien des villes nouvelles en cours de formation. D'une façon générale, dans les villes atteintes par la première vague de l'industrialisation des années 50, le tertiaire, jusque là modeste, s'accroît au cours des années 60 ; en revanche, dans les villes où l'industrialisation est plus tardive, cette croissance n'est pas amorcée. Il y a nettement une divergence dans le temps, entre la croissance industrielle et la croissance tertiaire. Mais, à quelques exceptions près, (Miskolc, Pécs, villes touristiques), la création d'emplois industriels est toujours plus importante que celle des emplois tertiaires. Aucun rapport moyen ne peut être établi, car les extrêmes sont très éloignés, même parmi les grandes villes (à Szolnok, nouveaux emplois industrie-tertiaire = 2,4, à Békéscsaba 9,8). Si l'industrialisation peut être considérée com-

me stabilisée, la révolution tertiaire générale n'est attendue que pour les années 70.

C - LA SPECIFICITE DES FONCTIONS URBAINES.

Toute ville remplit à des degrés divers une double fonction ; une partie de sa population travaille en vue de satisfaire les besoins de la population de la ville, une autre partie au contraire travaille pour répondre aux besoins d'une clientèle extérieure. Cette conception donne une signification spatiale aux activités urbaines. Les analyses théoriques très abondantes depuis la dernière guerre (1) ont permis de préciser ces notions et de calculer la part de la population qui participe aux activités banales ("non basic") et aux activités spécifiques ("basic") de la ville.

Notre but est de voir si les mécanismes spontanés de concentration des fonctions s'appliquent aussi à la Hongrie ou si, au contraire, la planification introduit de nouvelles données.

(1) In "Readings in urban geography" (publié par H.M. Mayer et C.F. Kohn, 1959) et in "Le fait urbain en France", par P. Pinchemel et F. Carrière, Armand Colin, 1963.

Si la définition théorique de la spécificité des fonctions urbaines est évidente, par contre calculer la part de la population qui participe à ces fonctions est très malaisé, en raison de la nature complexe des activités, souvent banales et spécifiques à la fois, et de l'imprécision des statistiques disponibles.

Certains auteurs (1) recherchent, à travers l'étude statistique de la population active, les pourcentages minima correspondant aux villes ayant le plus faible taux d'emploi dans chaque branche d'activité, ce pourcentage étant considéré comme un seuil au delà duquel commence la fonction spécifique. Cette méthode est trop tributaire des villes sous-équipées, à l'exemple des cités minières dont la présence diminue anormalement la part de la fonction banale. D'autres auteurs se sont attachés à corriger ce défaut, en choisissant comme pourcentage d'activité de référence, celui d'une ville suffisamment éloignée de l'extrémité de la série pour ne plus constituer une exception. Alexandersson (2) propose comme seuil: les valeurs de la ville qui se trouve à 5 % de la fin de l'échantillon urbain et cela dans chaque branche d'activité ; Morrisett (3) suggère la détermination de cette valeur ("valeur K" d'Alexandersson) non pas pour l'ensemble de l'échantillon

(1) Ullman-Dacey, 1960.
(2) Alexandersson G., 1956.
(3) Morrisett I., 1958.

urbain, mais pour chaque catégorie de tailles de villes (il en distingue sept.).

Si ces calculs ont donné quelques résultats intéressants, leur faiblesse cependant est le choix arbitraire du coefficient "K" et aussi le fait qu'ils ne portent que sur une seule série de données, à savoir, les taux d'activités par rapport à la population active de chaque unité urbaine.

La méthode statistique la plus intéressante nous semble être celle de Pinchemel (2) qui établit une comparaison entre le taux de la population active de chaque ville par rapport à la population active urbaine française et les taux de population active de chaque secteur professionnel par rapport à la population active urbaine de chaque secteur. Sur la base des deux taux ainsi obtenus pour chaque ville de 20.000 habitants et plus, l'auteur établit des graphiques pour chacune des onze branches d'activité préalablement définies. Etant donné que d'une part, les taux de population active croissent avec la taille des villes et que d'autre part, l'emploi affecté à chacune des branches d'activité a également tendance à augmenter en

(1) Accroissement continu des emplois dans les activités canales en fonction de la taille croissante des agglomérations, diminution de la part des emplois spécifiques dans la population active avec l'augmentation de la taille des villes... etc.

(2) "Méthode des deux taux". Pinchemel P., Carrière F., 1963.

trou en des données économiques dérivées par les chercheurs), les points se rangent généralement sur les graphiques selon une tendance ascendante le long des bissectrices respectives. Tout accroissement du taux de population active d'une ville entraîne naturellement un accroissement égal de la fraction de la population active de cette ville employée dans une des branches d'activité. Cette relation directe, proportionnelle est exigée par la desserte de la population urbaine, ce qui signifie, que tout point se situant sur la bissectrice exprime une fonction banale, et que la spécificité se mesure par l'écartement des points par rapport à cette droite. En fait, peu de villes se situent exactement sur la bissectrice, aussi Pinchemel propose-t-il la délimitation d'un espace par deux droites parallèles à la bissectrice, situées à égale distance de celle-ci et ayant pour coordonnées de départ une valeur de 5 ‰. Seules les villes situées à l'extérieur de ces "couloirs" ont une signification "non banale": au-dessus du couloir positif, on se trouve en présence d'une activité spécifique, en dessous du couloir on peut parler de sous-développement.

Nous proposons d'appliquer cette méthode dans l'examen de la série urbaine hongroise.

1 - Le tertiaire, ensemble d'activités banales.

Les statistiques disponibles pour 1970 permet-

tent la distinction de cinq branches d'activité tertiaire (1) :

- transport et télécommunication,
- commerce (de gros et de détail, négoce, restauration),
- santé et enseignement (y compris toutes les formes d'activité culturelle, la recherche, entre autres),
- services privés et collectifs (comprenant aussi tout le secteur d'entretien et de réparation, les services municipaux, l'artisanat),
- administration et divers (administration centrale et locale, armée et police, justice, services financiers et bancaires, services de la planification, divers).

Ces catégories restent assez grossières, suffisantes toutefois pour une approche globale, car les services tertiaires de direction sont très fortement liés à l'administration (2). Il est regrettable, que l'on ne puisse séparer les services de l'enseignement de ceux de la santé, qui fournissent le plus d'emplois tertiaires dans les villes.

La répartition des villes dans les graphiques

(1) D'après les volumes départementaux du recensement de 1970, parus en 1974.

(2) Voir chapitre V.

(voir figures 51/a à 51/c) suggère quelques remarques qui semblent importantes.

Pour les cinq branches d'activités tertiaires, l'augmentation des emplois est en rapport étroit avec le croît de la population active totale. L'homogénéité de la série urbaine est remarquable, puisque la très grande majorité des villes se trouve dans le "couloir", 88,8 % dans le commerce, 80,5 % dans le transport comme dans l'enseignement et la santé, 77,7 % dans l'administration et 73,6 % dans les services. Ces taux sont nettement plus élevés que ceux que Pinchemel a constatés pour la série urbaine française, à partir, il est vrai, de séries statistiques moins détaillées voilant l'hétérogénéité des villes françaises (1). Les activités tertiaires en Hongrie sont des activités banales. La répartition proportionnelle des emplois tertiaires par rapport à la population exclut les fortes spécialisations : peu de villes possèdent des fonctions spécifiques (position au dessus du couloir) dans ces activités banales.

La deuxième remarque concerne la position des villes par rapport à la bissectrice : pour toutes les bran-

(1) Les pourcentages de concentration établis par Pinchemel sont 78,7 % pour la branche "commerce-banque-assurance", 56,6 % pour les "fonctions-services", 45,5 % pour le "transport".

ches, la majorité des villes se trouve dans la partie inférieure du couloir, entre la bissectrice et la droite de 5 %. Si l'emploi dans une branche tertiaire et la croissance du taux d'activité générale augmentent de façon concomittante, la valeur du taux de la branche d'activité reste inférieure à celle de l'activité totale.

On observe aussi que les villes qui concentrent plus de 15 % de la population active du pays, ont des taux d'activités par branches bien supérieurs à ceux de la majorité des villes, tout en obéissant au principe de la croissance simultanée mentionnée plus haut.

Enfin, la largeur du "couloir" préconisée par Pinchemel paraît démesurée, car elle fait disparaître des divergences importantes. L'analyse des seuils de dispersion des graphiques nous oriente vers la reconsidération des parallèles à la bissectrice. Les valeurs de 2,5 % correspondent mieux à la réalité, donnant une largeur de 5 % au "couloir". Les points qui se situent au dessus ou au dessous de cette zone correspondent à des situations de "villes à fonctions spécifiques" ou à des "villes sous-équipées".

Il reste un autre problème à résoudre, celui de la position des villes en majorité en dessous de la bissectrice. Ce fait est particulièrement net dans le cas du

commerce ou des services (affaires libérales) et le service fait caractéristique de la série urbaine hongroise, dont il faut tenir compte. Par conséquent, nous proposons une translation de l'axe du "couloir" (tout en maintenant sa largeur), comme seconde étape de l'analyse. Les villes qui s'échappent ainsi du "couloir" peuvent être des "villes à fonctions spécifiques relatives" (relatives par rapport à l'équipement moyen de la série hongroise) et d'autres qui rentrent maintenant dans ce nouveau "couloir" peuvent n'être qu'en état de "sous-développement relatif". Pour faciliter le langage, nous parlerons de "fonctions spécifiques absolues" et "fonctions spécifiques relatives", de même de "sous-équipement absolu" et de "sous-équipement relatif". La translation d'axe du "couloir" donne $x = y + 3 \%$ dans le cas des services, et $x = y + 2 \%$ dans les quatre autres branches d'activités tertiaires.

Le tableau XII donne la répartition des villes (voir page suivante).

Même après la réduction de moitié de la largeur du "couloir", seulement un quart à un tiers des villes apparaissent dans les catégories de fonction spécifique absolue ou de sous-équipement absolu, le tertiaire est bien formé d'un ensemble d'activités banales. Après l'introduction de la notion de dominante relative, seuls dans les cas de transport et de service peut-on observer une dispersion importante. Les services, avec près des trois quarts des villes

TABLEAU XII

Répartition des villes selon le niveau du tertiaire

(Méthode des deux taux)

	Fonction spécifique		Situation moyenne	Sous équipement	
	absolue	relative		relatif	absolu
Transport	16	9	27	10	10
Commerce	13	2	43	111	3
Santé et enseignement	18	8	32	11	3
Administration	13	2	42	10	5
Services	1	2	16	37	16

dans les catégories de sous-équipement, posent même le problème d'indépendance de ce secteur par rapport à la taille des villes. Les villes ne s'alignent pas sur une droite parallèle à la bissectrice, mais sur celle de $y = \frac{x}{2} + 1$ et ce n'est qu'au delà de 50.000 habitants que le rapport habituel se rétablit (voir figure 51e).

Dans chacune des cinq branches d'activité la fonction spécifique est l'apanage des villes moyennes et grandes (voir figure n° 52). On ne doit pas y voir une incidence de la taille de la ville, mais le fait que presque toutes ces villes sont des chefs-lieux de département où se concentre en priorité le tertiaire au service d'une ré-

gion. Ainsi Miskolc, Pécs, Szeged, Debrecen, Szombathely, Veszprém, Szolnok et Nyiregyháza ont des fonctions spécifiques dans 4 des 5 branches d'activité, Eger, Békéscsaba, Kaposvár, Zalaegerszeg, Kecskemét et Szekszárd dans deux ou trois. Parmi les chefs-lieux administratifs seule Tatabánya ne possède aucune fonction spécifique, qui plus est, elle est presque toujours en situation de sous-équipement. Cette concentration très grande des fonctions spécifiques montre la liaison très étroite des services régionaux avec l'administration. A côté des 17 chefs-lieux, 13 autres villes ont des fonctions spécifiques absolues dans un seul des cinq domaines du tertiaire. Mis à part Sopron, Nagykanizsa, Gyöngyös et Cegléd, ce sont des petites villes entre 10 et 25.000 habitants. Cette spécialisation est fondée sur le rayonnement d'une université ancienne (Keszthely, Gödöllő, Sopron), sur certaines fonctions départementales résiduelles, même après la perte de la primauté administrative (1) comme dans le cas de Gyula, de Balassagyarmat et de Mátészalka, sur la présence d'un carrefour ferroviaire important (Hatvan, Cegléd, Komárom, Tapolca, Nagykanizsa) ou sur le développement touristique récent (Siofok, et en partie Gyöngyös).

En dehors du secteur des services, peu de villes - moyennes et grandes - se trouvent en situation de

(1) A la suite de la réforme administrative de 1950.

sous-équipement. Ainsi Győr, Tatabánya, Dunaujváros, Hodmezövásárhely, Ozd, Komló, Kazincbarcika et Várpalota peuvent être citées. Il s'agit souvent de "sous-équipement de voisinage", surtout dans le cas des villes nouvelles et des villes de l'Alföld.

2 - L'industrie, ensemble d'activité spécifique.

Dans la "méthode des deux taux" plusieurs faits deviennent gênants quand on aborde la question des fonctions banale et spécifique industrielles. Peut-on dire que l'industrie est au service de la population ? A la rigueur quand l'artisanat occupe une place importante dans l'activité industrielle, pour certaines branches (mécanique, alimentaire, bâtiment) on peut donner une justification. Mais en Hongrie l'artisanat est insignifiant et on le compte en grande partie dans les services. D'autre part le marché urbain n'existe pratiquement pas et les productions sont distribuées par des services d'Etat dans tout le pays. L'industrie ne peut être "banale", sauf rare exception.

Cette méthode s'appuie sur la population urbaine résidente. Or une grande partie de la main-d'oeuvre travaillant dans les usines de la ville vient de l'extérieur, ou dans le cas contraire, une partie des actifs industriels d'une ville travaille ailleurs que dans leur localité de résidence. En Hongrie les deux cas se rencontrent fréquem-

ment, quelquefois plus du tiers des emplois urbains sont occupés par les migrants comme dans les villes de la Dorsale. Il est indéniable que la fonction qu'une ville remplit dans le pays, de même que la place qu'elle occupe dans la série urbaine ne peuvent se déterminer qu'en considération de la totalité de l'emploi urbain. Pour le tertiaire, les migrations sont encore réduites (sauf autour de Budapest et les quatre plus grandes villes) mais dans l'industrie elles prennent une ampleur considérable dont il convient de tenir compte.

On peut aussi reprocher à la méthode de mesurer les fonctions spécifiques industrielles en fonction du poids de la population employée et non des résultats matériels ou financiers. Ce fait est moins grave en Hongrie, car jusqu'en 1970 (à l'exception de Budapest) la croissance industrielle est étroitement liée à l'embauche.

Cet ensemble de considération nous conduit à rechercher la spécificité des fonctions industrielles par rapport à la totalité de la population employée dans l'ensemble du secteur industriel des 72 villes. Ainsi l'ordonnée des graphiques indique le pourcentage d'employés d'une ville dans une branche d'activité par rapport à la totalité des emplois des 72 villes dans la même branche, tandis que l'abscisse montre le pourcentage d'emplois industriels total d'une ville par rapport aux emplois dans l'ensemble

urbain du groupe.

Les statistiques ont permis de distinguer six branches d'activité (1) :

- industrie du bâtiment,
- industrie extractive,
- industrie lourde, comprenant la métallurgie, la chimie, et la fabrication des matériaux de construction,
- industrie mécanique et électrique,
- ensemble des industries légères (textiles, cuirs, bois, divers)
- industrie alimentaire.

Les effectifs de l'industrie du bâtiment sont recensés au siège social. Comme il s'agit d'entreprises dépendant du Conseil du département, tous les chefs-lieux remplissent les fonctions spécifiques dans cette branche. Avec Dunaujváros, Hodmezővásárhely et Tata qui se joignent à eux, au total 21 villes se trouvent au dessus du "couloir". L'opposition est très grande avec le reste des villes qui pour la plupart sont sous-équipées.

L'industrie extractive sélectionne les villes avec plus de rigueur, car cette activité est conditionnée

(1) K.S.H : Recensement de 1970 ; K.S.H : Helyzetkép városainkrol, 1971.

par la présence de matières premières et non de la main-d'oeuvre. Douze villes ont des fonctions spécifiques, liées à l'exploitation des mines de charbon ou de lignite (Oroszlány, Komló, Várpalota, Tatabánya, Pécs, Kazincbarcika, Miskolc, Salgotarján, Ozd, Györgyös), de la bauxite (Ajka) et des hydrocarbures (Nagykanizsa).

Dans l'industrie lourde de base (figure 53c), la répartition est plus équilibrée, la majorité des villes se trouve dans "le couloir" ou à proximité. Quatorze villes se détachent de l'ensemble, avec des fonctions spécifiques grâce à la sidérurgie (Dunaujváros, Ozd, Miskolc, Salgotarján), la métallurgie non ferreuse (Ajka), la chimie (Várpalota, Szolnok, Leninváros, Kazincbarcika, Nyiregyháza) ou l'industrie des matériaux de construction (Vác, Tatabánya, Órsháza, Tapolca) qui concentrent un nombre d'emplois supérieur à ce que la part de ces villes dans l'activité industrielle totale laissait supposer.

L'industrie mécanique et électrique (figure 53d) est présente dans toutes les villes et elle donne rarement lieu à des spécialisations. Székesfehérvár, Jászberény et Gödöllő ont des fonctions spécifiques dans cette branche.

L'ensemble de l'industrie légère (figure 53e) montre une liaison assez nette avec la croissance de l'em-

ploi industriel total, même si de nombreuses villes se placent en dehors du couloir. 28 d'entre elles ont une fonction spécifique mais assez peu affirmée, sauf en ce qui concerne les trois villes de Kisalföld où cette industrie repose sur de longues traditions : Szombathely, Sopron et Győr.

Dans l'industrie alimentaire (figure 53e) la dispersion est plus grande et la spécificité de fonction mieux affirmée. Parmi les 26 villes à fonction spécifique, cette branche d'activité est déterminante surtout à Kecskemét, Nyiregyháza, Nagykőrös, Hatvan, Békéscsaba, Kaposvár, Debrecen, Szeged, Cegléd et Sárovar, centres de conserverie, de minoterie ou de raffinerie de sucre.

En examinant les résultats sectoriels, on observe la dispersion très grande dans l'industrie : 61 villes sur les 72 ont à des degrés divers des fonctions spécifiques dans l'industrie (voir figure 54). La moitié des villes (32) possède au moins dans deux branches, cette fonction, mais il n'y en a que 10, toutes des chefs-lieux de département, qui en ont trois. Ce sont : Miskolc, Győr, Pécs, Debrecen, Szolnok, Salgotarján, Kaposvár, Nyiregyháza, Zalaegerszeg et Békéscsaba.

En confrontant les fonctions spécifiques tertiaire et secondaire, autrement dit, en additionnant les

résultats de 11 branches d'activité, la meilleure place (7) est atteinte par Pécs, Miskolc, Debrecen, Szolnok et Nyiregyháza. Békéscsaba a six fonctions spécifiques, Szeged, Kaposvár, Szombathely, Veszprém et Zalaegerszeg en ont cinq. Les sept autres chefs-lieux de département possèdent 3 ou 4 fonctions spécifiques seulement ; par ailleurs, les trois fonctions spécifiques de Székesfehérvár, de Szekszárd et de Tatabánya sont égalées par seulement cinq villes sans rôle administratif important, Sopron, Gyöngyös, Balassagyarmat, Gyula et Kécskés. Les autres villes ont une ou deux fonctions spécifiques.

La présence des fonctions spécifiques est donc très fortement conditionnée par la fonction administrative, indépendamment de la région géographique. Cela présuppose déjà une polarisation spatiale singulière dont les départements pourraient être les limites d'action. Cette question sera traitée plus loin.

De l'examen de la série urbaine nous avons exclu Budapest, dont l'hypertrophie notoire (44,3 % de la population active urbaine du pays) est sans commune mesure avec les autres villes. En appliquant la même méthode que pour les autres villes, la capitale hongroise (sans son agglomération) réunirait 9 fonctions spécifiques avec comme seules fonctions banales les industries d'extraction et alimentaire. Par la suite, les fonctions spécifiques (sur-

tout tertiaires) des autres villes sont donc surestimées. Mais il est difficile d'accepter la comparaison de la capitale avec les autres villes, tellement sont déterminants en plus des critères quantitatifs, les caractères qualitatifs.

3 - Spécificité des fonctions urbaines et croissance démographique.

Nous avons conclu dans le premier chapitre que la croissance urbaine est étroitement liée à l'industrialisation. Après l'examen des fonctions spécifiques on peut apporter des précisions sur cette corrélation grâce à l'étude comparative de l'importance des fonctions spécifiques et du niveau de croissance démographique.

A cet effet, nous avons choisi un échantillonnage de 43 villes, qui entre 1960 et 1970 enregistrent un croît démographique global supérieur à 10 %. Toutes les villes qui possèdent dans l'ensemble de l'industrie ou du tertiaire une fonction spécifique (figures 49 et 50) témoignent aussi d'une croissance rapide.

En analysant chacune des branches d'activité, on constate une grande cohésion à l'intérieur de l'ensemble urbain dans l'industrie extractive, l'administration et les services. Par contre, dans l'industrie lourde, l'in-

dustrie mécanique. L'industrie du bâtiment et le secteur de commerce, cette homogénéité est rompue (1). Il faut mentionner aussi deux exceptions dans le secteur de santé (2) et trois dans celui du transport (3). Les différences sont surtout sensibles dans les industries légères et alimentaires où la moitié des villes à fonction spécifique marque une indépendance totale par rapport au croît démographique (4). Il existe deux villes sans fonction spécifique et manifestant pourtant un dynamisme démographique certain : Esztergom et Hajduszoboszlo.

Envisagées une à une, dans les branches d'activité, les exceptions sont finalement en nombre assez important. Pour définir les modalités de croissance, il convient de considérer le regroupement, la concentration des fonctions spécifiques. Ainsi :

- toutes les villes qui réunissent quatre fonctions spécifiques ou plus sont des villes à croissance démographique rapide.

- toutes les villes qui ont deux ou trois fonctions spécifiques, sont des villes dynamiques - sous l'angle démographique - si ces fonctions rassemblent d'autres activités que l'industrie légère ou alimentaire.

(1) Orosháza, Jászberény, Hodmezővásárhely, Mátészalka.

(2) Sopron, Gyula.

(3) Cegléd, Sopron, Hatvan.

(4) 15 villes sur 28 dans l'industrie légère, 12 villes sur 26 dans l'industrie alimentaire.

- des villes qui n'ont qu'une seule fonction spécifique peuvent être des villes dynamiques à condition que cette fonction unique concerne l'industrie lourde (extraction, métallurgie, chimie, matériaux de construction).

Sur les 43 villes, six échappent à ces principes d'observation. Le cas de Siofok (fonction spécifique dans le commerce) est facile à comprendre : il s'agit d'un centre touristique du Balaton ; Hajduszoboszló (pas de fonction spécifique) est aussi un centre touristique (thermalisme) et dans le cas d'Esztergom (pas de fonction) le facteur tourisme joue indiscutablement dans la croissance démographique, mais pour l'ensemble de ces trois villes nous ne devons pas négliger le rôle de l'industrialisation récente. Les cas de Baja, Szentendre, Szigetvár sont plus complexes. Elles ont toutes les trois une fonction spécifique dans l'industrie légère (textile). A Szentendre, la croissance démographique ne dépend pas de ce facteur, mais de l'affluence de la population qui travaille à Budapest toute proche. Pour Szigetvár et Baja l'explication devrait être cherchée dans les conditions locales ou microrégionales (rôle de desserte et d'organisation spatiale), qu'on ne peut aborder dans le détail ici.

CHANGEMENTS

La transformation de la société mongole après la guerre est synonyme de mutation profonde dans la structure d'activité de la population. Grâce aux emplois offerts massivement par l'industrialisation, le transfert de la population du secteur primaire dans le secteur secondaire est général.

Cette industrialisation revêt des caractères particuliers : son rythme est saccadé, ses orientations changeantes, occasionnant des divergences profondes autant dans le temps que dans l'espace. Les villes sont les premières bénéficiaires de l'industrialisation, mais à des degrés divers. L'industrialisation de la période socialiste a créé ses propres villes (les villes nouvelles) autant pour les besoins de l'exploitation de matières premières énergétiques, base de l'industrialisation, que dans le but de réaliser des modèles d'organisation sociale. Vu les faibles disponibilités budgétaires de la Mongolie, cet effort de création a retardé longtemps l'industrialisation généralisée, que l'on peut observer et évaluer dans les années 1960. Même à ce niveau, le souci constant d'économiser sur les dépenses d'infrastructure exclut du processus les villes manquant de traditions et d'équipement, les petites villes d'une façon générale, et les villes de l'Altai en particulier.

Au cours des vingt cinq dernières années, l'industrie apparaît le seul facteur entraînant de la croissance économique. En effet, le secteur tertiaire, affaibli par la quasi-disparition de l'entreprise privée et la baisse brutale des effectifs qui en résulte, n'a d'incidence sur le dynamisme qu'à Budapest et dans quelques chefs-lieux de département, relais du pouvoir hypercentralisé. La volonté d'égaliser les équipements et les services - et leur dispersion auprès des habitants - la persistance d'un niveau de consommation médiocre ont non seulement freiné l'emprise spatiale des villes, mais n'ont pas réussi pour autant à satisfaire toutes les aspirations.

Ce n'est que tout récemment que les villes abordent un tournant : celui qui les amène à la "révolution tertiaire" ; évolution tout à l'avantage des villes moyennes et grandes (dont la plupart sont des chefs-lieux administratifs) au détriment encore des petites villes.

Dans l'évocation des tendances et des réalisations, on découvre peu de caractères spécifiques à la Hongrie par rapport aux autres pays socialistes. Les tendances sont analogues, puisque à la base de l'évolution les mêmes décisions politiques l'emportent. Ce n'est qu'au niveau de la réalisation qu'il existe des nuances, compte tenu des conditions économiques particulières (par exemple niveau industriel de départ, disponibilité et répartition

des matières premières, la consommation d'énergie (poids de la capitale, niveau d'urbanisation de la province). Mais il est indéniable que la croissance du territoire urbain, liée à une concentration en augmentation continue, plus précoce et plus rapide que dans les autres pays socialistes peut apporter dans les dix années à venir, si les tendances persistent, des résultats particuliers à la série urbaine hongroise.

Par ailleurs, l'examen du comportement des villes hongroises peut permettre une classification des villes selon le dynamisme des structures d'activité. Parmi d'autres possibilités, nous avons choisi de privilégier trois facteurs synthétiques : l'activité dominante, le degré de spécialisation selon les écarts à la ville moyenne et les modalités d'évolution démo-économiques. La figure 55 matérialise les résultats.

La ville moyenne hongroise, avec 46 % d'actifs agricoles, 51 % d'actifs industriels et 33 % d'actifs tertiaires, a une structure professionnelle très particulière, mais en fait elle reflète peu la réalité, car les oppositions sont sensibles. Les écarts par rapport à cette moyenne aboutissent à des spécialisations dans chacun des trois secteurs d'activité.

Sur les 72 villes en 1970, 49 se distinguent

par un secteur secondaire nettement dominant. Elles s'alignent le long de la Dorsale hongroise ou dans la Kisalföld. Sept d'entre elles sont des villes nouvelles, bastions de la métallurgie hongroise, très vite grandies, aux prises avec de graves déséquilibres de structure, où le manque de diversification de l'industrie et la faiblesse du tertiaire posent des problèmes cruciaux. Les autres villes sont surtout des centres traditionnels de l'industrie hongroise, centres métallurgiques dans les bassins de la Dorsale ou centres textiles de la Kisalföld. Une infrastructure désuète, l'épuisement des ressources, le désintéressement des investissements publics les condamnent au dépérissement, à moins qu'à l'exemple de Győr, de Székesfehérvár, de Vác, de Salgótarján, la diversification de l'industrie et le renforcement du tertiaire ne leur confèrent un nouveau dynamisme.

Plus fourni que la moyenne, le secteur privé isole 23 villes. On ne peut parler que rarement de véritable dominance, le plus souvent il y a égalité entre les trois secteurs, mais ce fait est déjà suffisant pour conditionner toute la vie socio-économique locale. La très grande majorité de ces villes se trouve dans l'Alföld, où seuls les chefs-lieux de département échappent vraiment à cette situation. Depuis la dernière guerre la régression des activités agricoles est caractérisée, mais elle s'est plus accomplie par l'émigration ou la mise à la retraite que par

la mutation importante des activités. Certes, des mutations industrielles ont eu lieu, surtout au cours des années 60, mais sans entraîner un élan général. La situation la plus désespérée se trouve dans le district où le développement urbain est souligné par un bilan migratoire régulièrement défavorable.

Secteur le plus "urbain". le tertiaire définit la dominante de 25 villes. Cela ne veut pas toujours dire que la structure est harmonieuse. Dans plusieurs petites villes, son gonflement artificiel révèle en réalité une pénurie d'emplois et la sous-industrialisation. Mais pour les chefs-lieux de département, que l'évolution a toujours favorisés, la prospérité est continue car le rôle administratif attire en priorité les investissements industriels. C'est d'ailleurs grâce à ces attributions administratives que quelques villes de l'Alföld ont surgi de la masse et ont une croissance continue.

Les villes de l'Alföld ont plusieurs caractéristiques de la ville moyenne insulaire. Elles ne représentent pas une tendance significative. Leur structure indique une situation instable et pleine mutation vers la dominante industrielle principale.

Comme pour les aspects démographiques de la croissance, deux types de critères divisent les villes non-

groises, on retrouve un classement très proche dans les deux cas. Deux régions s'opposent : l'Alföld et le reste du pays, où s'échelonnent quatre types de villes : chefs-lieux de département, villes nouvelles, villes historiques, villes au passé agricole marquant.

CHAPITRE III

ASPECTS SOCIO-TECHNIQUES DE LA CROISSANCE URBAINE

La ville s'épanouit sous le double signe de l'industrialisation et de l'émigration rurale. Une sélection spatiale s'opère, introduisant des rythmes et des modalités différents selon les cas. Malgré les nuances régionales de la croissance des villes, la société qui s'y développe est fille des grandes transformations socio-politiques d'après-guerre, guidées par les mêmes principes et suivant la même organisation.

Peut-on alors penser que les conditions de vie des citadins sont semblables partout ? L'égalisation du niveau de vie et du niveau de consommation par l'élimination des classes et des différences de revenu est un des principes de la nouvelle société qui naît avec le socialisme. Est-ce à dire que les conditions de logement, la densité de la population et l'environnement socio-culturel urbain

sont comparables ?

L'organisation collective des services urbains est le second principe fondamental. Au cours de la croissance urbaine, l'organisation collective aura-t-elle assez de souplesse et s'adaptera-t-elle rapidement aux particularités locales ? Est-il possible de planifier collectivement et rationnellement la vie quotidienne des citoyens, au moment où les désirs individuels se multiplient et explosent par l'exigence de la variété, du choix et de la qualité ?

Nous essayons de répondre à ces questions en envisageant successivement, dans une perspective dynamique, les conditions de vie, l'équipement et la consommation de la population urbaine. Dans cette analyse brève, nous nous limitons volontairement à l'examen des équipements et services banaux destinés à la seule population résidente, pour apprécier la qualité de vie urbaine et son incidence sur les modalités de croissance. Les équipements urbains complexes, desservant aussi bien la population urbaine que la région seront envisagés dans le "second livre".

Notre objectif est aussi méthodologique. Les indices d'équipement sont nombreux, parfois contradictoires, et multiplier en conséquence les analyses de détail ne permettrait pas de jugement d'ensemble. Nous essayons donc de voir s'il est possible de proposer un classement

rationnel des villes.

A - L'INFRASTRUCTURE URBAINE DE BASE.

Nous ne considérons ici que l'infrastructure banale, c'est-à-dire l'ensemble des équipements et services, dont le niveau détermine les conditions de vie des habitants de la ville. Nous étudierons successivement les conditions de logement, l'environnement urbain, l'équipement socio-culturel.

1 - L'habitat.

A la fin de 1972, on trouve en Hongrie 10.460.000 habitants et 3.327.000 logements, soit 319 logements pour 1.000 habitants. Ce taux, certes plus élevé que dans les autres pays socialistes (sauf la R D A), apparaît comme un taux européen moyen. Le rythme de construction 2,7 logements pour 1.000 habitants en 1972, procure à la Hongrie une mise place intermédiaire (moyenne européenne 8,5). Malgré ce constat, tout compte fait favorable, la situation de logement est alarmante : on estime à 300.000 le nombre de familles qui attendent encore un logement indépendant (1). La qualité de l'habitation, par ailleurs,

(1) Társadalmi Szemle, 1973 n° 10, p. 8.

laisse à désirer : en 1970, 62 % des logements n'ont qu'une pièce ; en moyenne il y a 1,4 personne par pièce ; 40 % des logements ont plus d'un demi-siècle d'existence et nombreux sont les logements qui n'offrent pas les commodités élémentaires. Dans les villes de province, 43 % seulement de la population dispose de l'eau courante, et 30 % du tout-à-l'égout (1). En dépit des énormes progrès réalisés depuis quelques années, la question de logement dans les villes reste d'autant plus épineuse qu'elle est ancienne et qu'elle a été longtemps négligée par la planification économique ; le "rattrapage" actuel s'avère très difficile.

a) Etapas et caractéristiques de la politique de logement.

Dans les années qui suivent la guerre, l'essentiel des investissements est allé à l'industrialisation aux dépens de l'infrastructure publique. Dans la période 1945-49, on n'a construit au total que 80.000 logements, pas plus que pendant les années 1930-37 profondément perturbées par la crise mondiale.

Le premier plan quinquennal (1950-55) fixe à 180.000 le programme de logements, puis après les résultats favorables de la première année d'exercice, à 220.000.

(1) Városépítés, 1970, n° 1-2, p. 9.

Mais la pénurie des crédits, la technique élémentaire employée et la très faible mécanisation paralysent le projet de construction qui ne dépasse pas les 150.000 unités alors qu'en même temps les migrations vers les villes sont intenses. L'essentiel des constructions se concentre sur Budapest et les nouvelles villes. Ailleurs, la situation change très peu car la construction privée est inhibée faute de crédits. La seule amélioration intervient à la suite de la loi n° 4 de 1952 qui nationalise les logements ou maisons de plus de 6 pièces et les distribue à loyer modéré aux ayants-droit. Mais cette loi n'a de véritable portée qu'à Budapest ; dans les autres villes, elle demeure peu efficace car les maisons individuelles forment plus de 80 % de l'effectif, voire plus de 94 % comme dans l'Alföld (1).

En 1957, comme dans tous les domaines de l'économie, d'importantes décisions ont changé l'orientation. La question du logement prend une place primordiale parmi les préoccupations majeures. On favorise la formation des coopératives de construction puis on aide tacitement l'entreprise privée, car il devient évident que l'Etat n'est pas capable de soutenir le rythme de construction nécessai-

(1) En 1960, dans cinq villes seulement, l'Etat possède plus de 30 % des logements (Dunaújváros, Komló, Óroszlány, Sopron), dans treize autres de 20 à 30 %. D'après Darlos-Szabady, 1965.

re, ni d'entretenir le potentiel immobilier. L'allocation des prêts donne un grand élan à la construction individuelle que favorise aussi le faible prix des lots urbains constructibles. Les espoirs mis dans l'investissement budgétaire, ainsi que dans la réorganisation de l'industrie du bâtiment sont couronnés de succès : en 1958 l'Etat construit 20.000 logements, deux fois plus qu'en 1956. En 1959 les nouveaux logements (collectifs et privés) atteignent enfin le niveau record des années de 1925-29 avec 63.000 unités (1).

En 1958, une véritable planification à moyen terme est décidée (2) : elle vise à construire en 15 ans (de 1960 à 1975), un million de logements et à satisfaire à la demande en édifiant 60 % des appartements dans les villes, par financement central. Ce plan de 15 ans débute toutefois sous de mauvais auspices en 1960 ; les moyens techniques étant inadéquats, le niveau de construction stagne et atteint difficilement le chiffre de 63.000 en 1967, au moment où les premiers gros éléments préfabriqués sortent des nouvelles usines. Si du point de vue quantitatif les prévisions des plans successifs de 1961-65 et de

(1) Társadalmi Szemle 1970, n° 6, p. 4.

(2) "... La situation exige qu'en concentrant les forces matérielles dans les industries du bâtiment, de matériaux de construction et autres industries concernées, nous résolvions à moyen terme le problème de manque de logement devenu chronique... Les objectifs de planification doivent considérer que le problème de logement est vital pour toute la société..." (Résolution du Comité Central du Parti; cité par Társadalmi Szemle, 1970, n° 6, p. 5).

1966-70 sont honorées, la réussite est due surtout à la prolifération des constructions privées (1) ; mais dans les villes où les prescriptions de l'urbanisme sont plus sévères, les problèmes se compliquent avec la lenteur de la construction d'Etat et l'exiguïté des logements construits. Entre 1960 et 1965 au lieu de 60 %, 51 % des nouveaux logements se réalisent dans les villes, atteintes pourtant par la deuxième grande période d'émigration rurale. Entre 1960 et 1970, si le nombre de logements dans les villes provinciales augmente de 23 %, le croît des emplois nouveaux est de 34 %. Dans ces conditions défavorables, le retard de l'avant-guerre et des années 50 ne peut être comblé. A Budapest, la situation est analogue. Par contre dans les villages, qui perdent 50.000 familles, il y a 104.000 nouveaux logements (construction privée).

La construction à partir des grands éléments préfabriqués permet actuellement d'accélérer le rythme, trois usines fonctionnent à Budapest, quatre autres à Miskolc, Győr, Debrecen, Szeged et trois autres vont bientôt commencer leur production (Budapest, Kecskemét, Veszprém). En 1971, plus de 22.000, en 1972 plus de 29.000 logements sont livrés par l'Etat. Malgré ce rythme soutenu, le plan de quinze ans ne peut pas être terminé en 1975 en ce qui concerne les villes. Quoi qu'il en soit, le plan de 1956

(1) Dans les villes (Budapest y compris), en 1960, 39,2 % des logements construits sont privés, en 1965, 34,4 %, en 1969, 39,3 %. K.S.H., 1971.

TABLEAU XIII

Rythme de construction de logement (1)

		Budapest	Province		Total
			Villes	Villages	
Nombre de	1961/65	10,1	18,6	27,7	56,4
logements,	1966/70	11,8	23,5	30,2	65,5
mille/an	1971/73	13,9	34,3	35,3	83,5
Logements	1961/65	5,4	7,7	4,8	5,6
construits	1966/70	6,0	9,1	5,3	6,4
pour 1000 hab.	1971/73	6,9	11,6	6,5	8,1
Part des	1961/65				63,1
constructions	1966/70				62,5
privées %	1971/73				67,1

sous-estime nettement la portée de l'urbanisation et laisse se creuser un déficit qui est actuellement évalué entre 300 et 400.000 logements (2). Chaque année, les nouveaux postulants sont de 70 à 80.000 par le simple fait des mariages, c'est-à-dire autant que la capacité annuelle de construction (Etat plus privé). Cette demande annuelle

(1) D'après K.S.H., 1974 et Területi Statisztika, 1973 n°2, p. 197.

(2) Nyers R., Társadalmi Szemle, 1970, n° 6, p. 5. En 1972 le nombre de demandes présentées à l'administration est de 105.875 à Budapest et de 107.330 dans les autres villes. Les pourcentages de demandes satisfaites sont 12,2 et 18,3 (d'après K.S.H., 1974).

peut être satisfaite, mais les retards s'accumulent, d'autant plus que la rénovation des logements insalubres est impérative (1).

Devant cette situation, d'importantes décisions concernant la réglementation des loyers ont été prises en 1970 (2) pour alléger la charge financière qui incombe à l'Etat. A partir de juillet 1971 les loyers sont révisés, pour la première fois depuis 1947. L'augmentation des loyers est autorisée par une échelle mobile calculée selon l'indice des prix. En 1947, le loyer (10 % en moyenne du salaire) couvrait les frais d'entretien des logements. Ces loyers ne représentent plus que de 2 à 3 % du salaire en 1970 et ne couvrent que 20 % des frais de l'Etat qui consent à d'importantes dotations. Les nouveaux loyers prélèvent en moyenne de 6 à 8 % des salaires, dans les logements pourvus de tout le confort et de 2,5 à 6 % dans les autres (3). En classant les loyers en fonction des niveaux de commodités (4), ces lois tentent une nouvelle redistribu-

(1) En 1973, à Budapest 29,0 % des nouveaux logements (4267) sont destinés à remplacer les logements supprimés ; en province, 22,6 % (19.270).

(2) Ordonnance commune du Gouvernement et du Parti, parue dans la presse le 4 mai 1970.

(3) La base de calcul du loyer est le prix du m² de construction, 4.000 Ft en moyenne au moment du décret. Le loyer annuel est 1,8 % de ce prix, moins l'abattement de 10 % accordé. Pour un logement avec "confort" cela donne 70 Ft par an au m².

(4) Définies principalement par l'équipement de logement : "tout confort" = chauffage central, salle de bains, W.C. avec chasse d'eau ; "confort" = salle de bains et W.C. avec chasse d'eau ; "demi confort" = salle de bains ou W.C. "sans confort" = aucun des deux.

TABLEAU XIV

Nouveaux règlements de loyer, 1971

Logements de Budapest

(D'après la revue Budapest, février 1972, p. 6)

Catégorie	Nombre mille	Superficie moyenne m2	Ancien Loyer(Ft)	Nouveau loyer(Ft)
Tout confort	57,7	57	129	342
Confort	151,0	53	100	286
Semi-confort	65,0	43	53	155
Sans confort	105,6	32	37	37

tion des logements. En effet, les logements insuffisamment occupés coûteront trop cher à leurs habitants qui seront contraints à les échanger. Néanmoins, les catégories défavorisées (comme les retraités), bénéficient d'une aide substantielle d'Etat qui peut être viagère. Au départ tout le monde reçoit une allocation de logement qui aplanit les différences entre ancien et nouveau loyer, mais cette allocation diminue de 10 % à chaque augmentation de salaire.

L'encouragement de l'initiative privée est de nouveau renforcé en novembre 1972 par l'extension du système de crédit. Les ouvriers des entreprises d'Etat reçoivent une aide de 40 à 80.000 Forints (1), sans intérêt ;

(1) Le taux de change officiel oscille dans ces années autour de : 1 Forint = 0,20 franc.

70 % du reste des frais est avancé par la Caisse d'Epargne contre un remboursement à long terme à 1 % d'intérêt, 20 % des dépenses sont couverts par l'entreprise et, ainsi, l'apport initial personnel se réduit à 10 % du total. Pour les salariés des autres types d'entreprise, la part individuelle de départ est de 15 %. Malgré ces aides, la construction est chère. Le prix du m² habitable (sans les frais administratifs et de viabilité) augmente rapidement : en 1970 = 4.313 Ft, 1971 = 4.784 Ft, 1972 = 5.200 Ft, 1973 = 5.350 Ft officiellement (1). Ainsi l'apport personnel dans le meilleur des cas est de 25.000 Ft soit un an de salaire moyen, pour un logement de 50 m² (2).

b) Conséquences sociales de la crise de logement.

Elles sont très graves. Le manque de logement force à la suroccupation, à la cohabitation de plusieurs générations, à l'entassement. Les listes de demandes de logement à l'Etat s'allongent sans arrêt, pourtant il faut avoir résidé et travaillé en ville (à Budapest depuis plus de 5 ans) pour pouvoir postuler. Alors on sous-loue une pièce (3) ou seulement un lit, n'importe où, dans les caves, les greniers, et les bidonvilles ne sont pas un

(1) Neményi I. : Valóság, 1973 n° 11, p. 31.

(2) Voir en ce qui concerne les salaires, le tableau XXII.

(3) Le prix de location est extrêmement élevé, surtout dans les grandes villes. Un studio se loue 800 à 1.000 Ft!

mythe (1). Ou bien au contraire, on renonce au domicile urbain, et l'on se résigne à la migration quotidienne. Un million de migrants pendulaires quotidiens, hebdomadaires et même mensuels sont recensés en 1970 (Budapest y compris), soit un actif sur cinq. Les répercussions de cette tension sont nombreuses, les plus touchés étant les jeunes ménages et les migrants récents.

Les difficultés de la vie se ressentent sur la mentalité familiale et sociale. Le refus d'avoir un enfant, pour les jeunes ménages est symbolique. Les taux de divorces élevés soulignent la fragilité de la vie familiale. Les migrations hebdomadaires créent la cohorte des déracinés (2).

La pénurie favorise les profiteurs. Le marché noir des logements, la bourse aux échanges dans les grandes villes sont des faits connus de tous. Le prix des locations monte sans arrêt. Tout se fait par relation et de véritables réseaux d'information et de transaction se développent. Le même processus concerne les constructions qu'elles soient d'Etat ou privées. La loi récente interdi-

(1) Selon une enquête du Conseil Municipal, à Budapest, dans 18 arrondissements sur 22, il existe 2730 logements construits sans autorisation, où vivent plus de 10.000 personnes dans des conditions des plus élémentaires. Les bidonvilles se situent à Budapest dans l'extrême Nord de l'Ile de Csepel (Vágohid), près de la route d'Aszod (IXe), à Ordögorom (XIe), à Mocsaras düllö (IIIe), Cigánytelep (XVe). D'après la revue "Budapest", mars 1970, p. 19.

(2) Ce désespoir a été dépeint avec une poignante vérité dans le film de Schiffer : "Fekete vonat" (Le train noir) en 1970, mais aussi par d'autres cinéastes comme Gazdag, Böszörmény, Szörény, etc..

sant la possession de plus de deux lots constructibles laisse supposer qu'il y avait des abus graves. La pénurie et l'irrégularité d'approvisionnement en matériaux de construction forcent au bricolage, à la récupération, quand il n'y a pas de distribution de pots de vin. Inorganisation, pénurie, gaspillage, lenteur exaspérante et bricolage sont les mots-clefs de ce que l'on appelle industrie du bâtiment.

c) L'échelle urbaine du problème de logement.

La mauvaise situation d'ensemble n'est pas exempte de particularités locales et d'évolutions différentes dans le temps. Les figures 56 à 61 aident à en saisir les aspects les plus importants. Le bilan en 1960 apparaît très défavorable pour la totalité des villes. En 10 ans (1949-1959) très peu de villes ont pu bénéficier de réels efforts de construction. Celles qui sont en meilleure position sont les villes nouvelles socialistes et les quelques autres centres de l'industrie lourde comme Ózd, Tatabánya, Salgotarján, Pécs, Miskolc, Szolnok, Győr ; même dans ces villes il est exceptionnel que le renouvellement de logement puisse parer à l'accroissement de la population enregistré (voir figure n° 57). Ainsi le rapport population/logement reste-t-il très élevé. Dans 19 villes il est supérieur à 380 et, justement, ce sont les villes où pourtant la cadence de construction a été la plus soutenue durant les années 50. Les indices extrêmes appartiennent

à Ajka (465), Dunaujváros (35), Komlo (426), Várpalota (421), Oroszlány (417), Zalaegerszeg (417), Veszprém (405), Mosonmagyaróvár (404) et Balassagyarmat (402). Il est vrai que ces villes étant des centres d'immigration avec une population jeune et un taux de natalité élevé, l'indice population/logement ne peut refléter la réalité. Mais des calculs concernant le nombre de ménages pour 100 logements ne changent pas beaucoup ce constat pessimiste, comme le montre la figure n° 56, sauf en ce qui concerne les villes nouvelles. Dans seize villes, 120 et 130 ménages se partagent 100 logements, situation alarmante : Veszprém (130), Miskolc (127), Dunaujváros (126), Kaposvár (125), Komárom (125), Keszthely (125), Győr (124), Balassagyarmat (124), Debrecen (122), Székesfehérvár (122), Sopron (121), Pápa (121), Kalocsa (120), Baja (120), Nyiregyháza (120).

La meilleure situation de logement, du point de vue quantitatif, est à l'actif des villes de l'Alföld, qui ont peu de constructions, mais où paradoxalement, étant donné la période de stagnation ou de perte démographique, la situation de logement s'améliore.

Entre 1960 et 1970 les changements sont importants : le rythme de construction est partout plus rapide, et devance nettement la croissance démographique (voir figure n° 57). Dans les villes nouvelles, villes touristiques, ainsi qu'à Veszprém et Zalaegerszeg 30 à 40 % de l'immobi-

lier se renouvelle en 10 ans ; donc le potentiel de logements de la Transdanubie et de la Dorsale, ainsi que dans les préfectures de l'Alföld le potentiel de logements s'accroît de 20 à 30 % ; enfin dans les villes de l'Alföld le démarrage est incontestable, avec 10 à 20 %. Il n'y a que 7 villes de l'Alföld qui subissent une perte démographique, où la situation reste donc inchangée.

L'amélioration la plus marquante de la desserte en logements est la propre des villes de la Dorsale en général. Le nombre d'habitants pour 100 logements se réduit de plus de 50 unités entre 1960 et 70 à Ajka, Keszthely, Tata, Komárom, Gyöngyös, Várpalota, Vác. Dunaujváros, Zalaegerszeg, Szombathely, Mosonmagyaróvár, Kőszeg mais aussi à Hajduböszörmény. Ainsi les écarts enregistrés ont beaucoup diminué, passant de 465 (Ajka) et 301 (Mako) en 1960, à 396 (Oroszlány) et 276 (Csongrád) pour 1970. Il reste 16 villes qui ont un indice compris entre 350 et 400 ; dans ces villes la situation reste toujours critique : en plus des villes socialistes, c'est le cas de Veszprém, de Zalaegerszeg, de Mosonmagyaróvár, de Gödöllő, de Balassagyarmat, de Nyiregyháza.

2 - L'habitabilité.

Le retard accumulé contraint à construire le plus de logements possible, mais ne permet pas de soigner la qualité des constructions et, jusqu'à ces dernières an-

nées, l'amélioration des équipements est reléguée au second plan.

a) Un espace de vie étriqué.

L'exiguïté des logements est très durement ressentie : en 1960, 60,7 % d'entre eux n'ont qu'une chambre dans les villes provinciales, et en 1970 il en reste encore 45,4 %. Pour parer aux besoins, mais freiné par la législation qui fixe le prix moyen de la construction, on produit des logements étroits. En 1960, 32,6 % de ceux-ci n'ont qu'une pièce, en 1970, il en reste encore 10,7 %. La surface moyenne des constructions actuelles est de 52 m². Les logements de 3 pièces et plus manquent terriblement. Il s'y ajoute le fait déjà entrevu que la distribution des logements n'est pas toujours fonction des besoins effectifs, les classes les plus aisées de la société se trouvent dans la meilleure situation (1).

Les nouveaux règlements de loyer tentent justement d'y remédier, mais on estime qu'on ne peut espérer une nette amélioration dans ce domaine avant dix ans. C'est dans les villes nouvelles et les villes industrielles que la gêne est la plus ressentie, là où se concentrent les logements d'Etat et où l'on trouve les familles nombreuses. Bien que dans les villes de l'Alföld la fréquence des ap-

(1) Konrâd G., Szelényi I., Valosàg, 1971 n° 12.

TABLEAU XV

Taille des logements et taux d'occupation

Nouveaux logements à Pécs en 1971/72 (1)

Taille des logements (pièce)	Nombre		Personne/pièce	
	Etat	Privé	Etat	Privé
1	28	31	1,33	2,25
1 ½	739	71	1,92	1,77
2	1084	191	1,74	1,49
2 ½	123	77	1,60	1,37
3	27	75	1,33	1,00
plus de 3	-	37	-	1,21
Total	2001	482	1,79	1,42

partements d'une seule chambre soit élevée, il s'agit en réalité de maisons individuelles avec des pièces annexes, entourées de jardins ; aussi "l'espace de vie" est-il beaucoup plus humain.

b) Un équipement frustré.

La salubrité des logements laisse beaucoup à désirer. Dans ce domaine, le retard était déjà très grand en 1949. Dans 30 villes sur 72 plus des trois quarts des logements ont une situation d'insalubrité totale.

(1) Területi Statisztika, 1973, n° 5, p. 579.

L'équipement des logements a été mené consciencieusement depuis 1949 mais, malgré des progrès louables, la situation est encore mauvaise.

TABLEAU XVI

Répartition des villes selon le % de logements avec WC.
à l'intérieur

	-5 %	5-10 %	10-25 %	25-50%	50-75 %	sup 75 %	
1949	29	17	20	6	-	-	72
1960	17	13	21	16	5	-	72
1970	-	8	18	27	14	5	72

En 1960, 64,6 % des logements urbains ne sont pas branchés sur l'adduction d'eau, 76,4 % sont privés du tout-à-l'égout, 80,7 % n'ont pas de salle d'eau, 92,7 % ne possèdent pas le gaz de ville et nulle part on ne trouve le chauffage central (il n'en existe qu'à Budapest). En 1970, les taux respectifs sont encore de 56,0 %, 71,8 %, 63,0 %, 86,6 % et 97,8 % (voir figures 62 à 67).

Les problèmes sont nombreux. L'extension démesurée des villes hongroises, avec la très grande prédominance des maisons individuelles, la dispersion de la population dans les tanyas rendent le coût des équipements collectifs très élevé.

c) Les priorités économiques régionales.

La centralisation des décisions enlève toute initiative aux collectivités locales, qui faute de moyens financiers, sont réduites à attendre leur tour, ou bien à solliciter les bons offices de quelques personnages bien placés auprès des ministères pour bousculer les priorités établies. Ainsi on inscrira dans le plan régional le tout-à-l'égout sur un programme de construction, rarement tous les équipements en même temps. Devant la situation de pénurie, et le manque de véritable coordination, on fait appel à la population pour une participation financière et l'on sollicite le volontariat dans le travail : un véritable concours s'ouvre pour désigner quelle ville ou quel quartier urbain recevra un équipement collectif, à proportion de la participation financière et des heures de travail volontaire offertes par les habitants.

Les priorités de planification vont aux villes industrielles et aux chefs-lieux d'administration, où se construisent les ensembles urbains nouveaux financés par l'Etat et pourvus de tout le confort. Les villes qui, déjà n'ont pas la chance de voir l'établissement des usines importantes sont privées aussi bien des immeubles d'habitation modernes que des équipements collectifs élémentaires. La discrimination est toujours du même côté.

TABLEAU XVII

Les différences d'équipement en fonction du taux
d'activité industrielle (1)
(- 1970)

	Groupe A	Groupe B	Moyen Hongrie villes
Investissement communal 1967-69 (mille Ft/hab)	2,9	0,9	2,2
Renouvellement de loge- ment (1960-70, %)	55	11	28
% des logements de 2 pièces et plus	66	43	52
% des logements avec adduction d'eau	76	3,4	52
Nombre de téléphones pour 1000 hab.	81	40	131

Dans le groupe "A" figurent les dix villes les plus industrielles du pays : Ajka, Dunaujváros, Kazincbarcika, Komló, Leninváros, Oroszlány, Ozd, Salgotarján, Tatabánya et Várpalota.

Dans le groupe "B" prennent place les vingt villes de l'Alföld les moins industrialisées.

(1) Source K.S.H. : Helyzetkép az ország városairól, 1971.

Les différences sont extrêmement nettes aussi bien entre les groupes A et B qu'entre B et la moyenne urbaine du pays.

Même type de différence entre les villes remplissant des rôles administratifs divers ; par contre la taille de la ville intervient moins.

TABLEAU XVIII

Adduction d'eau selon la taille et le rôle administratif des villes (1) - (1970, %)

Rôle Taille	Préfectures	Chefs-lieux canton	Autres villes	Total
100 à 200 mille	60,4	-	-	60,4
50 à 100 mille	56,5	-	15,2	52,6
30 à 50 mille	61,0	36,7	3,5	41,2
20 à 30 mille	72,3	32,8	39,4	41,2
moins de 20 mille	-	40,0	33,5	37,6
Total	59,5	36,4	32,2	62,3

(1) Source : K.S.H. : Helyzetkép az ország városairól 1971.

Si l'on peut expliquer que l'industrialisation sélective est nécessaire, il est difficile d'admettre de telles différences entre les villes, lorsqu'il s'agit de la desserte de la population. Avec le temps, les divergences augmentent, et un danger de plus en plus grand pèse sur l'infrastructure existante. L'usure de l'infrastructure, faute d'entretien, nécessite son remplacement intégral: l'équipement différé en augmente sensiblement le coût.

3 - L'environnement socio-culturel.

Nous considérons l'environnement socio-culturel de base, comme le prolongement de l'habitat. C'est dans cette perspective qu'il a été organisé dans les villes hongroises. Cet environnement est collectif, non à l'échelle urbaine, mais le plus souvent au niveau des îlots d'habitation ou des quartiers.

a) Egalité sociale recherchée par l'équipement des quartiers.

La réalisation de ces équipements, beaucoup plus coûteuse que celle des logements, mais plus urgente à cause de leur signification collective, a été menée rapidement. Les différences entre les villes sont nettement moins marquées que celles que nous avons pu jusqu'ici observer au cours de l'analyse de la croissance urbaine. Globalement, il s'agit d'un incontestable succès.

TABLEAU XIX
Indices d'équipement banal urbain (1)

	Moyenne	Valeurs extrêmes	Ecart type	Moyenne sur écart type
Places de crèche pour 10.000 hab.	1960 39.8 1970 55.5	113-11 132-16	18.93 23.36	0.47 0.42
Places de maternelle pour 10.000 hab.	1960 195 1970 226	367-114 356-133	53.04 46.00	0.27 0.20
Salles de classe primaire pour 1000 élèves	1960 21.0 1970 24.7	34-14 37-15	4.73 5.12	0.22 0.20
Médecins de quartier pour 10.000 hab.	1960 2.9 1970 3.8	4.7-2.0 7.1-2.2	0.54 0.72	0.18 0.19
Volumes bibliothèques pour 1.000	1960 1970	3682-700 5530-1157		
Places de cinéma pour 1.000	1960 1970	84-22 101-15		

La répartition des équipements devait obéir au principe d'égale distribution et d'égal bénéfice entre tous les habitants, l'organisation socio-culturelle en constitue

(1) K.S.H : Helyzetkép az ország városairól, 1971.

l'essentiel. Ces équipements sont nécessaires car aux principes hautement proclamés du plein emploi, de l'égalité des sexes, s'ajoute la pratique obligatoire du travail des deux conjoints et tout cela n'est possible que si l'Etat met à la disposition de la population des garderies d'enfants, des écoles maternelles, des cantines en nombre suffisant et à un prix abordable.

La deuxième raison est la volonté d'uniformisation qui vise à la disparition des classes et à l'égalité de tous vis-à-vis des services et prestations. Le cabinet médical, l'école primaire, ou l'unité commerciale de quartier répondent à cet idéal tout comme l'organisation communautaire des loisirs (équipement sportif, espaces verts aménagés, cinéma, etc..)

La troisième raison relève de l'éducation nationale. L'école obligatoire, l'encadrement de la jeunesse, les maisons de la culture, la fréquentation facile et libre des bibliothèques, l'école du soir pour des adultes, sont autant de mesures qui contribuent efficacement à améliorer le niveau culturel de la population. De plus, l'extension des services communautaires combinée avec la limitation du choix, favorise les rencontres fréquentes, les rapports de masse. On peut ainsi façonner l'opinion publique et l'orienter politiquement.

Ces principes, tels qu'on a pu les observer dans leur application ont été ceux des années 50 et 60. Ils ont donné lieu à une grille d'équipement, qui a subi plusieurs retouches au cours des années, parallèlement à l'évolution de la société aux variations des disponibilités financières.

b) L'équipement ne peut suivre le rythme de la croissance urbaine.

Malgré les écarts d'ensemble insignifiants, les différences entre les villes peuvent être considérables et ont même tendance à augmenter. Certaines de ces différences sont normales, car l'équipement approprié dépend de la structure par âge ou par activité de la population. Ainsi dans les villes industrielles à population jeune, les besoins en équipement scolaire ou préscolaire sont nécessairement plus grands que dans des villes à structure par âge vieillissante, sapées par l'émigration. Mais les différences ne peuvent se justifier lorsqu'il s'agit de l'équipement médical de quartier ou de l'organisation des loisirs collectifs.

L'examen des figures n° 68 à 70 montre que si les résultats d'ensemble sont positifs, de fortes différences persistent d'une ville à l'autre : l'organisation, là aussi, a été prise de court.

Deux faits essentiels sont à remarquer. Malgré les indices qui sont les plus forts de la série, l'équipement est encore insuffisant dans les villes industrielles dynamiques. Cela se voit surtout dans le domaine des crèches et des écoles maternelles. Le tableau XX présente la situation dans les cinq grandes villes du pays.

TABLEAU XX

Capacité d'accueil dans les écoles maternelles

Cas des cinq grandes villes en 1971 (1)

	Debrecen	Győr	Miskolc	Pécs	Szeged
Nombre de places disponibles	3470	2815	3400	3210	3528
Population d'enfants en âge de maternelle	7500	4200	8700	6600	4800
Places pour 100 enfants	46	68	39	48	73
% des enfants inscrits en maternelle	56	81	54	63	91

(1) Source : Területi Statisztika, 1973, n°1, p. 84. A la rentrée de septembre 1972, dans les maternelles municipales de Debrecen on a dû refuser 1500 demandes d'inscription (malgré l'activité de la mère et les revenus familiaux faibles, moins de 1500 Ft/personne).

Quant aux écoles primaires, la situation est encore plus grave que la scolarisation est obligatoire ; nous découvrirons alors des classes surchargées, des salles de classe dispersées aux quatre coins de la ville, au gré des disponibilités d'espace, et il n'est pas rare de voir une salle de classe qui sert à deux groupes d'étude, l'un venant le matin, l'autre l'après-midi (les études en Hongrie se font à mi-temps). La situation est restée préoccupante jusqu'au milieu des années 60, à cause de la natalité exceptionnelle de la période 1949-1955. Actuellement, la pression se manifeste au niveau de l'enseignement secondaire et technique.

Les villes qui n'ont pas subi l'afflux des migrants ont aussi leurs problèmes. L'équipement scolaire y semble nettement meilleur que dans les villes industrielles, mais cela est dû à la diminution ou à la stagnation de la population. Par contre, il n'y a jamais eu de créations de places de crèches et de services sociaux, cette carence n'a pas été catastrophique au début des années 50 mais elle le devient aujourd'hui avec la généralisation de la double activité familiale et la fréquence des migrations de travail.

B - LA CONSOMMATION URBAINE.

Définir la consommation urbaine suppose une bonne connaissance des revenus, de l'épargne, du crédit (1), ainsi que de l'offre du marché et des besoins ressentis de la population. Nous ne disposons pas de statistiques précises ni complètes, pour chaque ville et si nous possédons quelques éléments concernant le revenu sous la forme des salaires distribués, nous ignorons tout de l'épargne et du crédit, qui ne sont pas ventilés au niveau urbain. Aussi l'étude de la consommation ne peut-elle être que très approximative. Nous ne chercherons donc pas à présenter une analyse quantitative du phénomène mais à définir des facteurs permettant de confirmer ou d'infirmar la thèse selon laquelle la consommation des ménages est uniforme dans les pays socialistes.

Le principe de l'égalisation de l'équipement de base urbain entraîne, théoriquement, une consommation uniforme. Mais cette relation ne peut s'établir que sous deux conditions : standardisation et limitation des services et prestations offerts, organisation collective des services. On ne peut vraiment parler de consommation urbaine peu différenciée que pour la période allant jusqu'à 1958, d'abord à cause du rationnement (achats avec contre-marques), puis à cause de la rareté, voire du manque des

(1) Consommation = revenu-épargne, revenu + crédit, cf. Dalmasso-Guglielmo-Rochefort, 1969.

articles commerciaux et des services.

1 - Facteurs de la consommation urbaine.

S'il y a effectivement eu une tendance à égaliser et à contrôler la consommation, le nivellement par le bas ne pouvait correspondre qu'à une période transitoire de pénurie. Au contraire, dès le départ, plusieurs faits, concurremment ou isolément, agissent dans le sens inverse.

a) L'équipement et l'approvisionnement sont irréguliers.

L'existence et le développement d'un équipement approprié conditionnent la consommation, en tant que facteur matériel. Or nous avons déjà pu observer grossièrement que l'équipement reste très inégal d'une ville à l'autre. Indépendamment d'autres facteurs, la consommation d'électricité, d'eau et de gaz, de même que l'usage du téléphone par exemple dépendront fortement du niveau d'équipement des ménages.

L'existence de l'équipement ne saurait définir la consommation, car il faut aussi que l'approvisionnement soit assuré. Or la distribution a toujours été mystérieusement inégale en Hongrie ; cela est dû à la trop grande centralisation des décisions, "aux fins de plan" difficiles et à la mauvaise organisation. Les magasins d'articles

élémentaires regorgent de marchandises distribuées au prorata de la population sans que soit prise en considération l'exigence de cette population ou son aptitude à consommer ; cela homogénéise certes la consommation, mais ne profite qu'à ceux, les mieux informés, qui sont tenus au courant des arrivages. Pendant très longtemps, des perturbations dans la desserte de la population en articles de consommation élémentaire (exemple de la viande) ont entretenu de véritables réseaux d'information. N'importe quel article de nécessité quotidienne peut subitement disparaître du circuit commercial d'une ville et il faut parfois attendre plusieurs jours pour le voir réapparaître. Pendant ce temps, dans la ville voisine, il se peut qu'il y ait des stocks importants de cet article. A côté de l'irrégularité de l'approvisionnement dans le temps, il y a aussi irrégularité dans l'espace. Une politique de recherche de prestige, de paix sociale favorise certaines villes au détriment des autres. Ainsi les villes industrielles, avec leur classe ouvrière puissante qu'il ne faut jamais mécontenter, sont privilégiées, de même que les chefs-lieux de l'administration départementale où se trouvent les entreprises de distribution et les organes intermédiaires de décision. Mais les petites villes qui n'ont pas la chance d'appartenir à l'une ou l'autre catégorie éprouvent un sentiment de frustration. La desserte des villes de l'Alföld est des plus aléatoires car elles conservent une population agricole nombreuse et de plus sont sous-industrialisées.

b) L'écart des revenus augmente.

Un autre facteur important de la consommation est le pouvoir d'achat de la population. Si les revenus ont été nivelés par le bas, cela n'a été que momentané et rapidement dépassé. Depuis la fin des années 50, on constate un accroissement des ressources. Dans les statistiques globales les écarts ne sont pas importants pour le revenu par tête dans les différents ménages, mais le détail concernant les sources de ce revenu montre les possibilités d'erreur très grandes (1), comme on peut le constater à la lecture du tableau XXI.

Dans les ménages ouvriers et intellectuels, le revenu dépend essentiellement du salaire, dans les ménages agricoles du supplément de revenu tiré du "hàztàji". La meilleure situation potentielle est celle des ménages mixtes, pouvant profiter à la fois du salaire fixe et des avantages des revenus agricoles. Ces statistiques sont encore trop vagues. Si nous séparons les types de ménages urbains et ruraux, les différences sont très peu sensibles entre ménage ouvrier (revenu par tête 17.998 Ft), ménage agricole (18.492 Ft), ménage mixte (18.661 Ft) mais dans les ménages où le chef de famille a un travail intellectuel, le

(1) Il est indéniable que les statistiques de revenu sont sujettes à caution et il faut les manier avec prudence. Nous n'y recherchons qu'une première approche globale.

TABLEAU XXI

Revenu annuel par personne, en Ft, 1972 (1)

	Ménage ouvrier ou intellectuel	Ménage Agricole ou mixte (2)
1- Salaire	15.969	3.783
2- Partage du bénéfice (coop.)	-	6.160
3- Vente de production ("hàz- tâji")	-	5.549
4- Allocations, bourse, retraite	1.911	1.537
5- Autres recettes, non agri- coles	2.598	990
6- Total des recettes (1-5)	20.478	18.019
7- Valeur des avantages en nature (jardin, "hàztâji")	749	4.507
8- Revenu brut (6-7)	21.227	22.526
9- Dépense : impôt, taxes	1.002	888
10- Dépense de "hàztâji"	-	3.086

revenu moyen est nettement plus élevé, 23.450 Ft (3). La différence de salaire et de revenu s'est progressivement accentuée dans les années 60. La qualification ou les di-

(1) K.S.H. : Területi statisztikai évkönyv, 1973, pp. 160 et 167.

(2) "Ménage mixte" est le ménage où les deux conjoints travaillent, mais un seul est dans l'agriculture.

(3) K.S.H. : Magyar statisztikai zsebkönyv, 1974, p. 240, chiffres pour 1972.

plômes ne sont pas les raisons qui expliquent les grandes divergences de salaires. En 1967, un ouvrier qualifié gagnait 45 % de moins que le technicien, chef d'atelier. L'employé de l'administration, l'infirmière, l'instituteur n'atteignait que 70 % du salaire de l'ouvrier qualifié. De même un médecin de quartier, un interne à l'hôpital, un professeur de faculté, un avocat de collectivité ne dépassait que de 10 à 20 % le salaire d'un maçon (1). Actuellement ces différences de salaires sont assez nettes selon la branche industrielle (tableau XXII), pour un même travail ; l'inégalité de salaire entre hommes et femmes continue à s'accuser (salaire moyen dans l'industrie : 1.870 Ft contre 2.400 pour les hommes).

TABLEAU XXII

Salaires moyens dans l'industrie en Ft/mois

Ouvriers et employés, 1972 (2)

Extraction	: 3.250	Bois	: 1.968
Métallurgie	: 2.387	Textile	: 1.938
Energie	: 2.141	Mécanique	: 1.933
Mat. de construc	: 2.141	Polygraphique	: 1.908
Chimie	: 2.118	Divers	: 1.689
Alimentaire	: 2.077	Habillement	: 1.679
Papier	: 2.047	Total	<u>2.355</u>

Dans le même secteur de travail, la qualification est un autre

(1) Berend, T.I., 1974, p. 206.

(2) Területi Statisztika, 1973 n° 2, p. 187.

facteur important. Ainsi un manoeuvre gagne en moyenne 1.500 Ft, un ouvrier spécialisé 2.100 Ft, un ouvrier qualifié 2.500 Ft, un technicien 4.000 Ft. L'éventail des salaires s'ouvre surtout dans trois cas : les ouvriers qui font un travail pénible, les mineurs, les éboueurs gagnent 60 à 100 % de plus que l'ouvrier qualifié. L'étendue de l'offre, la rareté de la demande dans ce genre d'emploi augmente continuellement le niveau de salaire (même surenchère dans le bâtiment). Des indices de salaires plus élargis concernent les postes de responsabilités. En 1973, un technicien gagne 1,6 à 1,7 fois plus que les ouvriers, et les cadres supérieurs d'une entreprise 3 à 3,5 fois plus (1). Dans une entreprise industrielle, entre le salaire le plus bas et le salaire le plus élevé le rapport peut être de 1 à 9 (2). Ce processus est accéléré par le mécanisme économique. Les distributions de primes augmentent considérablement le revenu des personnes occupant un poste de responsabilité. Enfin, par suite de la politique plus libérale envers le secteur privé, le véritable clivage de revenus est entre les secteurs public et privé ; les artisans, les commerçants, les professions libérales exerçant en cabinet privé ont les plus gros revenus, tandis

(1) Un directeur d'usine gagne en moyenne 7.500 Ft (D'après K.S.H. : Fontosabb adatok..., 1975).

(2) Falusné, Sz. K., 1974. Selon les statistiques de K.S.H. pour 1972, 1,9 % des ouvriers et employés gagnent moins de 1.000 Ft par mois, 0,5 % d'entre eux dépassent 7.000 Ft. (K.S.H., 1975).

que, tout en exerçant le même métier, ont des salaires comparables à ceux des ouvriers. Travaillant à son compte, un médecin, un tailleur sur mesure ou un maître-coiffeur par exemple, peut facilement gagner plus de 10.000 Ft par mois, dix fois plus qu'un ouvrier. Si l'éventail de revenus est moins ouvert que dans certains pays de l'Europe occidentale, les différences existent pourtant et ont tendance à grandir.

Tout compte fait, la possibilité matérielle de consommation sera la plus élevée dans les villes de mineurs, dans celles où le nombre d'agriculteurs et de professions libérales est le plus considérable, et dans les villes où siège l'administration départementale (voir figure n° 72).

En fonction du salaire moyen industriel distribué dans les villes en 1970, la variation va du simple au double ; par rapport à la moyenne urbaine les extrêmes s'accusent : 144,5 % et 72,8 %, comme le montre le tableau XXIII, (voir page suivante).

En tête de liste ne se trouvent que des villes minières. La corrélation est forte entre la moyenne élevée des salaires et l'importance de l'industrie lourde : 0,77 en 1960 et 0,69 en 1970. Dans les villes les plus désavantagées, un phénomène de compensation joue : la population agricole à revenu élevé s'y trouve massée. Comme nous l'a-

TABLEAU XXIII

Salaire moyen mensuel urbain dans l'industrie, Ft, 1970 (1)

Oroszlány	2.671	Karcag	1.246
Komló	2.612	Hajdunánás	1.357
Tatabánya	2.424	Kisujszállás	1.390
Várpalota	2.330	Turkeve	1.434
Pécs	2.219	Kalocsa	1.445
Ajka	2.167	Tapolca	1.459
Kazincbarcika	2.138	Balassagyarmat	1.463
Ozd	2.038	Kiskunfélegyháza	1.475

vons dit, les revenus les plus faibles sont le lot des petites villes, qui n'ont pas de rôle administratif important, qui ont perdu leurs agriculteurs et qui n'ont que des industries de consommation, de type textile. Ces villes sont nombreuses dans la Transdanubie et surtout dans l'Alföld.

c) Le désir de consommer.

La variété et la fréquence de certains types de consommation sont déterminés par des habitudes, par le degré d'instruction et par le genre de vie.

Le niveau de culture de la population peut être un élément déterminant. Malgré une politique d'ins-

(1) Source : K.S.H. : Helyzetkép az ország városairól, 1971.

TABLEAU XXIV

Types de dépenses des ménages 1972 (1)

	Ouvrier	Intellect.	Paysan	mixte
Alimentation, tabac, alcool	42.2	36.6	46.7	44.8
Habillement	14.0	14.3	12.2	14.8
Immobilier, logement	15.0	14.7	16.7	14.6%
Dépenses ménagères	9.0	8.8	8.8	10.0
Santé, hygiène	2.3	3.0	1.5	1.5
Transport, communication	6.4	8.4	4.4	5.0
Culture, éducation, loisir	5.2	6.5	3.4	3.8
Autres	5.9	7.7	6.3	5.5
Total %	100	100	100	100
Total Ft/tête	17.615	22.872	17.571	17.079

truction généreusement dispensée à la population, des différences demeurent sensibles, soulignant ainsi l'hétérogénéité des milieux urbains. Le pourcentage des personnes âgées de plus de 18 ans et qui possèdent au moins le baccalauréat varie d'une ville à l'autre de 7,6 à 32,4 %.

(1) K.S.H. : Magyar Statisztikai Zsebkönyv, 1974, p. 240.

TABLEAU XXV

Niveau d'instruction de la population en 1970

Proportion de bacheliers pour 100 personnes

âgées de 18 ans et plus (1)

Eger	32.4	Hajduböszörmény	7.6
Veszprém	32.0	Turkeve	7.8
Gödöllő	28.0	Hajdunánás	8.2
Gyöngyös	27.5	Kisujszállás	10.6
Miskolc	26.7	Kapuvár	11.11
Keszthely	26.6	Törökszentmiklos	11.2
Szombathely	26.6	Mezőtur	11.3
Székesfehérvár	26.5	Csongrád	11.7
Debrecen	26.3	Karcag	11.8
Győr	25.6	Mako	11.8
Pécs	25.5	Nagykőrös	12.2
Sopron	25.3	Kiskunhalas	12.3
Szeged	25.1	Orosháza	12.6

Villes universitaires et chefs-lieux de département s'opposent nettement aux villes de l'Alföld. Les écarts extrêmes sont de 1 à 4, donc très élevés (voir figure n° 71).

Les trois grands facteurs intervenant simultanément dans la consommation montrent donc des écarts importants entre les villes. Ils indiquent aussi que les villes

(1) K.S.H. : Volumes départementaux du recensement de 1970.

les mieux situées ne sont pas les mêmes pour chacun d'eux. L'équipement favorise les villes nouvelles et les villes industrielles ; les revenus sont les plus intéressants dans les villes de marché agricole et les chefs-lieux de département et sièges de l'industrie lourde ; par contre le niveau de culture est le plus élevé dans les villes anciennes, à tradition urbaine confirmée.

Peut-on envisager un phénomène de compensation qui égaliserait finalement le niveau de consommation urbain ?

2 - Niveaux de consommation.

L'analyse des différents indices de consommation souligne une opposition plus ou moins flagrante entre les villes selon les types de consommation.

Les divergences les plus marquées s'observent au niveau de la consommation domestique des ménages. Les extrêmes sont les suivants (par an, 1970) :

Electricité, Kwh par abonné	: 23.8 à 87.4 (moyenne 42.2)
Eau, m ³ pour 1 habitant	: 0.3 à 71.6 (moyenne 23.2)
Gaz de ville, m ³ par abonné	: 0 à 1698 (moyenne 584)
Gaz butane, bouteille, kg par abonné	: 93 à 159 (moyenne 109)

Ces écarts excessifs s'expliquent beaucoup plus

par la carence de l'équipement que par des besoins différents. Là où l'équipement est à peu près uniforme (électricité, livraison du butane...) les différences sont nettement moins accusées.

Il est très difficile de tenter une approche des autres types de consommation banale urbaine, soit par manque de statistiques adéquates, soit par la difficulté de cerner ce qui est strictement urbain de ce qui est aussi régional. Cela est particulièrement vrai pour les recettes commerciales, les dépenses de santé, la fréquentation scolaire. De ce fait, nous ne pouvons avancer que des taux de consommation socio-culturelle. Si les écarts sont moins élevés entre les villes mêmes, on ne peut pourtant pas parler d'homogénéité du niveau de consommation.

Abonnés de radio, pour 100 hab.: 195 à 332 (moyenne : 249)

Abonnés de télévision pour 1000
habitants : 94 à 224 (moyenne : 176)

Membres de bibliothèque, pour
10.000 habitants : 12 à 45 (moyenne : 21.7)

Fréquentation annuelle du cinéma
par habitant : 1 à 14 (moyenne : 8.5)

Ces différences de niveau prennent une signification singulière. Les oppositions sont aussi bien catégorielles que spatiales. La fréquence des indices comparables permettent de distinguer cinq séries urbaines que caractérise le ta-

bleau XXVI

TABLEAU XXVI

Indices de consommation urbaine, 1970 (1)

	A	B	C	D	E	Total
Nombre de villes	5	13	7	24	23	72
Electricité, kwh/ habitant	52.2	45.7	57.1	40.9	35.5	42.2
Eau, m ³ /habitant	34.6	28.9	52.6	21.9	11.1	23.2
Radio/1000 hab.	261	268	221	247	247	249
Télévision/1000 h.	202	198	208	190	136	176
Bibliothèque, mem- bre/10.000 hab.	22.4	25.4	25.4	19.8	20.5	21.7
Cinéma, fréquenta- tion/habitant	10.0	9.0	7.9	8.5	8.1	8.5
Commerce, recette alimentaire Ft/hab.	5725	5735	4851	5577	3889	5034

A = Villes de plus de 100.000 hab ; B = Chefs-lieux de département ; C = Villés nouvelles ; D = Villes de Transdanubie et Dorsale ; E = Villes de l'Alföld ; Total = Total et moyennes urbaine et nationale.

(1) K.S.H. : Helyzetkép az ország városairól, 1971.

Par rapport aux moyennes urbaines, deux groupes de villes ont un comportement particulier : les villes de l'Alföld, qui n'ont pas de rôle administratif majeur, ont des indices régulièrement inférieurs à la moyenne générale. Les écarts sont sensibles au niveau de la consommation domestique. Cela est dû à la défaillance de l'équipement général, certes, mais aussi à une certaine façon de vivre. Même l'électrification n'est pas totale car ces villes comprennent les innombrables tanyas isolées qui défient les planificateurs. Il en est de même de la consommation d'eau qui se fait à partir de puits individuels pour pallier l'adduction d'eau. Nous avons déjà souligné les difficultés que l'extension de ces villes et la multitude de tanyas entraînent pour l'organisation collective des équipements. Tout équipement qui doit desservir une à une les unités familiales est insuffisant dans les villes de l'Alföld et par voie de conséquence la consommation ne peut qu'être basse, compte tenu d'une mauvaise desserte et du manque d'habitude de la population à l'utiliser pleinement. Par contre, les indices montrant les aspirations culturelles de la population sont meilleurs et se rapprochent de la moyenne du pays. Il y a donc une opposition entre consommation ponctuelle (individuelle) et consommation collective (centralisée). Il est indéniable qu'ici l'équipement est déterminant.

A l'autre extrémité de l'échelle, on trouve les chefs-lieux d'administration dont les indices sont réguliè-

rement supérieurs à la moyenne nationale. Les villes de plus de 100.000 habitants constituent le plus souvent (surtout en ce qui concerne la consommation liée à l'équipement individuel) la frange supérieure, avec les moyennes les plus élevées. Les chefs-lieux de département se sont adjugés la majeure partie des investissements ; bien plus, ils sont aussi des centres industriels de premier ordre, surtout depuis le milieu des années 60.

Les sièges de l'administration attirent aussi l'élite intellectuelle de la région, par la concentration très forte des services supérieurs et aussi par la qualité de la vie. Ainsi, ces villes, qui comptent parmi les plus peuplées du pays, cumulent tous les facteurs que nous avons décrits comme étant déterminants dans la consommation.

Les villes nouvelles socialistes montrent une situation ambiguë. Les indices liés à l'équipement des ménages sont exceptionnellement élevés car les logements tout nouveaux y sont pourvus de tout le confort. Mais la consommation de type collectif est parfois plus faible que la moyenne urbaine. Malgré l'imperfection des indices disponibles, il semble que dans ces villes le désir, le besoin, de consommation soient moindres.

Les petites villes de la Transdanubie et de la Dorsale prennent position autour de la moyenne urbaine gé-

nérale. En fait, les cas sont divers, les comportements divergents. Ce qui peut créer les différences, c'est le niveau de l'équipement et des salaires, les aspirations de la population étant uniformément élevées.

3 - Les tendances actuelles.

Ainsi donc le niveau de consommation, que l'on tenait à uniformiser, n'a cessé de s'élever et de se différencier. Son accroissement se traduit par l'évolution des moyennes entre 1960 et 1970. D'autre part, la diversification des articles et des prestations allant de pair avec l'amélioration très sensible du niveau de vie, on a été de plus en plus amené à rechercher la qualité. Enfin, même si la société était uniformisée dans ses aspirations, l'inégalité de l'équipement, l'éventail des salaires et les niveaux d'instruction provoquent de notables divergences de consommation.

Avec l'apparition de divergences dans les moyens et d'un certain raffinement dans les besoins, la société uniforme a éclaté. L'écart, qualitatif surtout, entre les villes bien équipées et celles qui le sont moins, s'accentue. Le critère d'infrastructure devient critère de niveau de vie, et cause primordiale des mouvements de population qui, dans certains cas, ressemblent à des fuites. Le pouvoir des pôles de répulsion et d'attraction que nous avons pu signaler en fonction de l'offre d'emplois indus-

triels, prend une autre forme, plus complexe, plus multiple : c'est l'infrastructure, les conditions de vie qui déterminent l'attraction ou la répulsion.

Parallèlement à l'augmentation du niveau de vie, le désir de consommation personnelle s'accroît. L'intérêt du public se détourne lentement des services collectifs d'éducation, de santé et de loisirs. La crise des maisons de la culture est un phénomène souvent relaté par la presse.

La fréquentation de cinéma baisse, même si cela est moins rapide que dans l'Ouest de l'Europe. Signes des temps, on préfère choisir son médecin à la place de celui qui a été désigné dans le quartier, et les cabinets de spécialistes ne désemplissent pas, bien que les honoraires demandés paraissent exorbitants. L'audio-visuel est bien entré dans les maisons avec une poussée d'achat de téléviseurs, même là où les émissions sont perturbées, et paradoxalement dans nombre de tanyas non encore électrifiées, le poste de télévision trône en bonne place dans la salle de séjour où dans "la chambre propre". La voiture, la maison de campagne, les voyages privés à l'étranger sont des buts à atteindre et des objets de convoitise. La limitation venue "d'en haut" de la consommation individuelle explique bien des faiblesses dans la satisfaction des désirs et sauve ainsi beaucoup d'illusions....

C - L'INFRASTRUCTURE URBAINE : ESSAI DE SYNTHESE.

La multiplicité des indices, la complexité des faits, ne permettent pas d'avoir une image globale de l'infrastructure urbaine et encore moins de comparer efficacement les villes dans leur situation actuelle et dans leur évolution. Une étude synthétique s'impose. Les méthodes d'étude sont nombreuses. Nous avons voulu expérimenter certaines d'entre elles et comparer les résultats ; ainsi nous envisageons d'abord la possibilité d'une synthèse cartographique, puis nous abordons divers classements statistiques : selon le rang, selon les écarts par rapport à la moyenne, selon les écarts-types, et enfin l'analyse factorielle. Notre but est double : définir le caractère global de l'infrastructure urbaine dans ses variations régionales, comparer les différentes méthodes d'approche sous l'angle de leur apport à la compréhension du problème.

Les variables statistiques ont été choisies selon trois critères. Des données homogènes sont disponibles pour les deux dates de 1960 et de 1970. Certaines variables, pourtant fort intéressantes comme le téléphone ou la voiture, ont dû être abandonnées parce que manquent les statistiques pour 1960 (1). Le deuxième principe a été de ne considérer que des variables reflétant l'infrastructure bana-

(1) Les séries statistiques urbaines utilisées sont tirées de K.S.H : Helyzetkép az ország városairól, Budapest 1971.

le. Notre objectif est ici de saisir les conditions de vie des citadins. Toutes les variables qui sont attachées à une infrastructure urbaine au service aussi bien des autochtones que d'une clientèle régionale, ont été écartées pour le moment, leur examen se fera ultérieurement (livre deuxième), il ne sera pas question du domaine commercial, ni même du transport. Dans l'enseignement, nous n'avons retenu que le primaire et dans le service de santé, seule la desserte de quartier urbain figure. Certes, ces exclusions faussent la réalité et déforment l'image de l'environnement urbain. Ce choix délibéré provient du fait que, selon la terminologie officielle et pendant longtemps, la ville n'est restée qu'un lieu de production et de résidence, sans aucun rôle régional au sens où nous l'entendons en Europe de l'Ouest.

Ainsi conçue, l'infrastructure banale mesure la capacité d'accueil et de résidence. L'analyse ultérieure de l'infrastructure proprement urbaine permettra de fructueuses comparaisons.

Le troisième principe a été de considérer deux séries de variables en nombre égal, intéressant d'un côté l'équipement et l'environnement urbain, de l'autre la consommation. Au cours des analyses précédentes, nous avons remarqué les divergences qui existent entre ces deux séries, du fait que l'urbanisation après 1945 ne s'est pas appuyée, dans tous les cas sur des données traditionnelles ; c'est ainsi que, pour la même ville, le niveau d'é-

quipement et de consommation peut être fort différent.

Les variables finalement retenues sont les suivantes :

Indices d'équipement et d'environnement urbain

1. Rue à revêtement moderne/ total du réseau (%).
2. Eclairage public, lampe pour 1 km de rue.
3. Taille des logements, % des logements de 2 pièces et plus.
4. Renouvellement des logements : % de logement de moins de 10 ans.
5. Salubrité : % de logements desservis par l'adduction d'eau.
6. Salubrité : % de logements desservis par le tout-à-l'égout.
7. Equipement social : places de crèche pour 10.000 hab.
8. Equipement social : places de maternelle pour 10.000 hab.

Indices de consommation

9. Consommation d'électricité par abonné (par mois, kwh).
10. Consommation de gaz par abonné (m³ par an, gaz de ville).
11. Consommation d'eau par habitant (m³ par an).
12. Abonnés de radio, pour 1000 habitants.

13. Abonnés de télévision pour 1000 habitants.
14. Membres de bibliothèque publique, % de la population.
15. Fréquentation de cinéma, nombre d'entrées par habitant/an.
16. Consommation culturelle : % des bacheliers, par rapport à la population de 18 ans et plus.

Nous n'avons pas voulu donner un poids spécifique à chacun des 16 indices - cela aurait été arbitraire - mais préféré augmenter le nombre d'indices considérés pour éliminer les hasards, et diminuer le rôle spécifique de chaque variable, les confondant ainsi dans un tout.

1 - Essai de synthèse cartographique.

Quand on est en face de deux ou de trois variables, les méthodes cartographiques, très variées peuvent donner d'excellents résultats. Mais au-delà de trois variables, la visualisation, la comparabilité des résultats deviennent difficiles. Il faut chercher à simplifier les données de base en calculant des dominantes, ou bien en définissant des types d'association, comme sur les cartes d'utilisation du sol ou de répartition socio-professionnelle. Mais dans ces cas les variables sont liées entre elles, car leur somme est constante.

On ne peut entreprendre une telle recherche

préalable dans le cas qui nous intéresse, car les variables sont indépendantes. On pourrait éventuellement grouper les seize variables en sept groupes thématiques, calculer leurs moyennes et les représenter, mais cette solution ne peut satisfaire, car non seulement on ne gagne rien en lisibilité, mais de plus, on perd une bonne partie de l'information.

a) Le choix du diagramme circulaire.

La méthode qui peut convenir est l'utilisation d'un diagramme circulaire avec des angles et un centre constants, où les seize variables prendraient place sur seize rayons. De la liaison graphique des seize points, représentant chacun le niveau de la ville par rapport à chaque variable, se profile une figure caractéristique, mémorisable, donc propre aux comparaisons.

Un problème se pose dès le départ : quel principe adopter pour considérer les niveaux d'indice ? L'étendue de chaque variable est très longue, il faut constituer des classes, mais par rapport à quelle base ? Les écarts à la moyenne urbaine pourraient servir de seuils, mais la moyenne est trop abstraite. Une deuxième possibilité serait de choisir une ville théorique qui possède les indices les plus élevés dans chaque variable, et de comparer les écarts de chaque ville par rapport à cette ville idéale. Pour éliminer les hasards et les exceptions, il ne

faut d'ailleurs pas considérer le meilleur indice, mais par exemple le troisième, dans le sens où le proposent Alexandersson, Morisset ou Le Guen (1) ; cela est d'autant plus utile que la présence de villes nouvelles en construction suscite des taux exceptionnels et peu significatifs. Une troisième possibilité est de comparer les villes étudiées à Budapest. C'est cette solution qui nous semble la plus intéressante et que nous choisissons. Les rayons d'égale longueur (sur la figure n° 76 nous avons choisi un cm) correspondent à la situation de Budapest, les liaisons graphiques donnent donc un polygone régulier à seize sommets. Nous comptabilisons sur chaque rayon les écarts d'indice de 25, 50, 75 %, par rapport à celui de Budapest. Ainsi une ville qui n'atteindrait pour aucune des variables, 25 % de la valeur observée dans la capitale serait représentée par seulement le point central du graphique circulaire. Le même principe de pourcentage d'écart prévaut aussi pour des valeurs dépassant le niveau de Budapest, dans ce cas une partie de la figure sera en dehors du cercle.

Chaque variable perd sa signification propre, l'établissement des écarts en pourcentage par rapport à une unité de référence constitue un "dénominateur commun" entre les variables. Leur comparabilité constitue la dif-

(1) Alexandersson, 1956 -Morrisett, 1958 - Le Guen, 1960.

férence importante entre notre méthode et celle, du même type, qu'a proposée J. Kosztrowicki pour les études de typologie dans l'économie agraire (1).

b) L'expression graphique des différences de niveau de l'infrastructure.

La forme générale des figures est dominée par un allongement selon un axe NNW-SSE (taille des logements, consommation des mass-media) et une digitation vers l'ENE (équipement en maternelles). Dans ces secteurs, un bon niveau d'ensemble est à remarquer. Pour la taille des logements et l'équipement en maternelles, la plupart des villes dépassent Budapest, qui se trouve dans le troisième tiers de la liste des villes.

Au niveau des équipements de logement et de consommation ménagère les écarts s'accroissent entre d'une part les villes et d'autre part l'ensemble des villes et la capitale. Sur les figures, de saillants fréquents signalent des indices urbains inférieurs à 75 % de l'indice-type de Budapest (passage de la figure au point central du diagramme).

L'étude comparative de la situation des villes nécessite l'établissement des types de figures. Suivant les

(1) Kosztrowicki J., 1968.

TABLEAU XXVII
Infrastructure basale urbaine 1970
Indices et places de Budapest (1)

Variables	Budapest		Indice 3e ville
	Indice	Place	
1. Rue revêtue, %	61.9	21	87.6
2. Eclairage, lampe/km de rue	25.7	18	34.6
3. Taille de logement, % de 2 pièces et plus	49.6	52	73.9
4. Bilan de construction, logement de moins de 10 ans	15.0	50	38.7
5. Adduction d'eau, % des logements	81.1	8	91.3
6. Tout-à-l'égout, % des logements	76.7	5	77.7
7. Places de crèche pour 10.000 hab.	69	18	108
8. Places de maternelle pour 10.000 habitants	172	59	351
9. Consommation d'électricité, kwh/abonné	121	1	65.8
10. Consommation de gaz de ville m3/abonné	417	20	1106
11. Consommation d'eau, m3/habitant	49.7	7	54.4
12. Abonnés de radio, pour 1000 hab.	327	2	293
13. Abonnés de télévision, pour 1000 hab.	223	4	224
14. Fréquentation de cinéma, par hab.	13.0	2	12.2
15. Membres de bibliothèque, pour 1000 habitants	23.6	22	33.8
16. % de bacheliers, population correspondante	28.4	3	28.0

(1) Source : K.S.H., 1971.

familles de formes caractéristiques (que nous avons individualisées sur la figure n° 76 par un dégradé de grisé) on peut distinguer quatre types.

1 - Les villes de l'Alföld s'individualisent immédiatement par leur surface réduite et leur forme étriquée. L'opposition est grande entre des variables de niveaux convenables et d'autres qui n'apparaissent même pas. Sur les seize indices, six dépassent en général la moitié de la valeur de Budapest (construction et taille de logements, équipement socio-culturel) ; pour les maternelles, leurs indices sont même supérieurs à ceux de la capitale. L'observation simultanée d'un bon indice de construction de logement et d'un équipement domestique insuffisant ou nul révèle une contradiction qui s'explique par le nombre croissant des maisons familiales de basse qualité construites sans aucune intervention de l'Etat. Par ailleurs, le niveau de la consommation de gaz de certaines villes situées dans la Transtisza est pour le moins inattendu. L'indice est parfois le double de celui de Budapest, alors que la consommation d'eau ou d'électricité reste très faible. Il s'agit de villes qui connaissent un nouvel essor par suite de la récente exploitation de gaz naturel, mais le niveau d'ensemble de l'infrastructure banale urbaine reste très médiocre. Les villes de l'Alföld s'assimilent à ce type, exception faite de six chefs-lieux de département, de Gyula, Baja et Kalocsa. En dehors de l'Alföld, Sárospa-

tak et Kapuvár montrant des affinités avec ce groupe.

2 - Le deuxième type a les mêmes caractéristiques d'ensemble que le groupe précédent, mais les indices sont plus proches de celui de Budapest, dessinant ainsi un polygone plus vaste. Dans ce groupe de transition se placent Gyula, Békéscsaba, Baja et Kalocsa de l'Alföld, Mohács, Szigetvár, Sárovar, Tapolca, Tata et Szentendre de la Transdanubie, Gödöllő, Balassagyarmat et Hatvan de la Dorsale du Nord. Il s'agit de petites villes, pour la plupart de 10 à 20.000 habitants, qui ont été longtemps abandonnées à leur sort.

3 - Dans le troisième groupe les aires représentatives s'étalent ; cela signifie qu'il n'y a eu plus d'indice inférieur à 75 % de celui de Budapest, mis à part ceux concernant la consommation de gaz dont on sait qu'elle dépend d'un réseau de distribution encore incomplet. Il n'en reste pas moins que le niveau des indices varie d'une variable à l'autre, dans une proportion considérable. On peut ranger dans ce groupe la moitié des villes de la Transdanubie et de la Dorsale, petites villes de 10 à 30.000 habitants, dont le développement rapide est un phénomène récent, comme l'expriment les fortes valeurs de construction et la taille de logement.

4 - Dans le quatrième groupe nous trouvons les

20 villes dotées du meilleur niveau d'infrastructure. Il s'agit de 14 chefs-lieux de département sur 18 (sauf Szekszárd, Kecskemét, Nyiregyháza, Békéscsaba), de 4 villes nouvelles (Dunaujváros, Leninváros, Oroszlány, Komlo) et de deux autres villes, Sopron et Nagykanizsa. Les niveaux d'indices sont beaucoup plus réguliers que dans les groupes précédents, le dessin de la figure se rapproche mieux de celui de Budapest ; en moyenne, l'écart par rapport à la capitale est de 25 %. Dans les villes nouvelles les écarts sont plus grands, surtout en ce qui concerne la construction et la salubrité des logements où les indices sont les plus élevés du groupe, mais à cet équipement de haut niveau ne correspond pas une consommation (domestique) équivalente. Les villes dont l'infrastructure est la plus évoluée semblent être Veszprém, Pécs, Dunaujváros et Keszthely.

Cette méthode cartographique est intéressante dans ce sens que l'on peut mesurer et comparer le niveau de chaque variable et déterminer ainsi l'importance des inégalités de développement de l'infrastructure ce que ne permettent pas les méthodes statistiques, trop synthétiques. Les figures, mémorissables, autorisent des comparaisons, mais elles n'ont qu'un sens indicatif, car leurs surfaces ne sont pas mesurables. C'est là le principal défaut de cette méthode, qui ne conduit pas à un classement hiérarchique des villes.

2 - Synthèse sur l'infrastructure urbaine en 1970. Méthodes statistiques classiques.

L'échec relatif des méthodes cartographiques nous oriente vers les analyses statistiques. Nous devons abandonner la valeur propre de chaque variable, pour ne considérer que leur somme. Il est dès lors possible d'aboutir à un classement hiérarchique des villes.

a) Le classement des villes selon le rang.

La méthode la plus simple et la plus largement utilisée procède de la somme des rangs occupés dans les variables choisies. Le résultat de ce calcul est présenté dans le tableau XXVIII. La colonne "E" est la somme des rangs obtenus d'après les 8 indices d'équipement et d'environnement, la colonne "C" est celle des 8 indices de consommation, enfin la colonne "E + C" indique la somme globale obtenue par chaque ville, dont la liste est établie selon l'ordre croissant.

La série de chiffres permet de constater plusieurs caractères importants. D'abord la série est très dispersée, allant de 231 à 847, ce qui indique la fréquence du même rang obtenu pour la même ville pour les différents indices. Le "rang moyen" pour la première ville serait de 14 et pour la dernière de 53. La fréquence de même rang est un peu plus élevée pour le début de la série que pour la fin. La série étendue dans les centaines d'unités dif-

INFRASTRUCTURE BANALE URBAIN, 1970. CLASSEMENT SELON LE RANG, D'APRES 16 VARIABLES

E = Equipement et environnement, C = Consommation, E + C = Infrastructure totale.

1 = Classement après équipement, 2 = Classement après consommation, 1 + 2 = Classement final.

	E	C	E + C	1	2	1 + 2		E	C	E + C	1	2	1 + 2
PÉCS	144	145	289	6	1	1	Pápa	240	263	503	36	35	37
KAPUSVÁR	152	110	262	11	3	2	Sátoraljaújhegy	213	292	505	27	46	36
+ Dunaújváros	114	162	276	2	12	3	- KÉCSKÉMET	244	261	505	39	34	35
+ Orosháza	75	212	287	1	22	4	Szentendre	238	278	506	32	40	40
VESZPRÉM	153	139	292	12	7	5	Szigetvár	227	285	512	31	42	41
							- Baja	285	237	522	50	25	42
SZÉKESZÁRD	162	152	314	15	11	6	Keszthely	265	267	532	44	37	43
ZALAEGERSZEG	132	186	318	4	15	7	Mohács	276	264	540	48	36	44
GYÖR	171	149	320	17	9	8	Ozd	267	287	554	44	45	45
SZOLNOK	172	151	323	19	10	9	Tapolca	271	291	562	47	45	46
EGER	217	109	326	29	2	10	Gödöllő	281	299	580	49	48	47
+ TATABÁNYA	140	189	329	5	16	11	Hatvan	261	323	584	43	52	48
MISKOLC	206	125	333	24	5	12	Balassagyarmat	256	340	596	41	54	49
SÁLGÖTÁLLÁN	206	129	335	25	6	13							
+ Léninváros	119	225	344	3	23	14	- Hódmezővásárhely	369	258	627	61	32	50
Nagykanizsa	149	200	349	8	17	15	Sárvár	240	388	628	36	64	51
+ Kazincbarcika	149	201	350	8	19	16	- Hajdúszoboszló	339	309	648	53	49	52
Vác	186	185	371	21	14	17	- Szentes	340	336	676	54	53	53
- SZEGED	260	113	373	42	4	18							
+ Várpalota	167	208	375	16	21	19	- Orosháza	397	310	707	71	50	54
SZÉKESFEHÉRVÁR	239	141	380	35	8	20	- Osongrád	367	322	709	65	51	55
							- Cegléd	338	372	710	52	60	56
SZOMBATHELY	156	253	409	14	31	21	- Jászberény	356	354	710	58	56	56
+ Komló	151	258	409	10	32	21	- Mako	371	323	722	62	59	53
- BÉKÉSCSABA	241	172	413	38	13	23	- Törökcsanak	355	377	732	57	61	59
Komárom	216	206	422	28	20	24	- Szarvas	354	379	733	56	62	60
Gyöngyös	185	245	430	20	30	25	- Mezőtúr	368	348	736	68	55	61
Sopron	201	230	431	22	25	26	- Karcag	368	362	750	68	58	62
+ Ajka	147	286	433	7	43	27	- Kiskunhalas	368	366	754	68	59	63
- DEBRECEN	237	200	437	34	17	28	- Kiskunmágyar	376	396	762	63	63	64
Mosonmagyaróvár	171	264	439	17	39	29	Sárospatak	340	430	770	54	68	65
- KALOCSA	211	240	451	26	28	30	Kapuvár	332	450	782	51	70	66
Kőszeg	223	244	467	30	29	32	- Kiskunfélegyháza	361	404	785	64	66	67
Tata	249	237	486	40	26	33	- Turkeve	367	412	799	65	67	68
Esztergom	209	278	487	25	40	34	- Mátészalka	404	396	800	72	65	69
Siofok	229	266	495	33	37	35	- Nagykovács	368	440	827	65	69	71
- NYIREGHAZA	270	229	499	46	24	36	- Hajdúszörmény	368	466	834	59	71	71
Gyula							- Hajdúnánás	368	479	847	59	72	72

Les noms en majuscules désignent les chefs-lieux de département, le signe + les "villes nouvelles socialistes", le signe - les "villes de l'Alföld".

férencie suffisamment les villes, et indique des paliers nets pouvant servir à des regroupements pour la typologie (voir figure n° 77). Le seuil est particulièrement clair au niveau des indices 600 et 700, dans les deux cas on observe un vide de 31 points. Cette coupure est encore plus fondamentale, si l'on considère qu'il n'y a que 4 unités urbaines intermédiaires entre un groupe de 13 villes ayant 500 à 600 points et un autre groupe de 15 unités avec 700 à 800 points. D'autres seuils apparaissent au passage de 200 à 300 (vide de 22 points) et au passage de 300 à 500 (vide de 29 points).

Un autre caractère important qui ressort de ce classement est la différence selon l'équipement et la consommation. La série plus étendue des rangs obtenus d'après la consommation ne peut provenir que de la fréquence répétée plus grande, surtout à la fin de la série. En effet le "rang moyen" de la première ville est de 10,6 et celui de la dernière est de 60, en face de 9,3 et de 50.

La comparaison des deux résultats partiels de chaque ville maintient souvent l'opposition entre niveau d'équipement et niveau de consommation, tout particulièrement pour le début de la série. Le classement respectif obtenu pour les 4 premières villes par exemple est de 6-1, 11-3, 2-12, 1-22, mais un peu plus loin on trouve des 3-23, 42-4, 35-8, 7-43, etc.. Dans la deuxième moitié de la sé-

rie de telles oppositions sont rares mis à part un 50-25 et un 61-32, montrant qu'en général un mauvais équipement se conjugue avec une faible consommation. D'ailleurs, en s'éloignant dans le classement, les oppositions s'estompent de plus en plus. Elles restent sensibles pour la plupart des 30 premières villes. Cette discordance ne vient pas de la méthode de classement choisi, mais d'un fait réel lié aux aspects de la croissance urbaine que nous avons eu l'occasion de souligner.

Ces remarques sont la base d'une classification spatiale possible. Selon les deux seuils principaux, (400, 600) nous distinguerons trois groupes.

1/ Celui des villes dont l'indice de rang est inférieur à 400 comporte 20 villes. L'écart des "rang moyen" est de 9,3 (14,4 à 23,7). Ce groupe associe les chefs-lieux de département et des villes nouvelles les plus développées. Il n'y a que Vâc et Nagykanizsa qui ne répondent à aucun des deux critères. La distorsion étant accusée entre niveaux d'équipement et de consommation, il est nécessaire de distinguer des sous-groupes.

- Les villes bien équipées mais moins bien placées du point de vue de la consommation sont les villes nouvelles : Dunaujváros, Oroszlány, Leninváros, Tatabánya, Kazincbarcika ainsi que Zalaegerszeg et Nagykanizsa.

- Les villes de consommation élevée mais de niveau d'équipement plus faible se rencontrent parmi les chefs-lieux de département qui sont tous de ce type, à l'exception de Tatabánya qui est considérée aussi comme ville nouvelle et Zalaegerszeg, déjà citées. Mais selon l'importance des écarts, on peut d'abord citer Kaposvár, Győr, Szolnok, Eger, Miskolc, Salgotarján, Szeged et Székesfehérvár puis Pécs, Veszprém, Szekszárd où l'opposition est moindre.

C'est dans ce dernier petit groupe qu'on trouve aussi la ville nouvelle de Várpalota ainsi que Vác.

2/ 29 villes s'échelonnent de l'indice 400 à 600, comprenant pratiquement toutes les villes petites et moyennes de la Transdanubie et de la Dorsale. Trois seulement, nouvellement créées, manquent. Ce groupe compte aussi 7 villes de l'Alföld, les 4 chefs-lieux de département retardataires du point de vue de l'équipement, et puis Kálcsa, Gyula et Baja, que nous avons déjà pu distinguer plusieurs fois comme des villes à fonction culturelle spéciale et privées de leur fonction agricole. Dans le haut du classement se trouvent aussi deux villes nouvelles, Komló et Ajka, dont l'indice de consommation très moyen atténue les avantages d'un bon niveau d'équipement. Il est difficile d'entrevoir des subdivisions internes. Pas de seuil d'indice, ni de véritable régularité d'opposition entre équipement et consommation. On peut voir une certaine ten-

dance d'abord au regroupement des villes les plus peuplées dans la partie supérieure de ce groupe (mis à part les villes de l'Alföld) ainsi qu'une position relative en fonction de la situation géographique : les indices les plus favorables se rencontrent dans les villes de Kisalföld, puis viennent celles de la Transdanubie proprement dite et ce sont les villes de la Dorsale du Nord qui sont les plus mal placées.

3/ 23 villes, le tiers de l'ensemble, se trouvent au-delà de l'indice 600. Sur les 23 villes, 20 sont de l'Alföld. Hodmezövásárhely, Sárovar, Hajduszoboszló et Szentes, les 4 premières du groupe, font transition entre le groupe précédent et l'ensemble des villes suivantes, très homogènes de caractères et bien groupées, au-delà de 700 points. Aucune de ces villes n'a un meilleur classement dans l'équipement ou la consommation que la 50e. L'ordre relatif de chacune est déterminé par l'indice de consommation très variable (de 310 à 479) car l'équipement reste assez homogène (332 à 404).

Ainsi présenté, ce classement est conforme dans ses grandes lignes aux diverses typologies élaborées à l'occasion des analyses démographiques et fonctionnelles. Le seul problème véritable concerne la place relative des 20 premières villes, les unes par rapport aux autres, car le résultat final y provient de la moyenne arithmétique de

groupes d'indices opposés.

Malgré ces qualités, cette méthode ne peut satisfaire. Pour chaque variable étudiée elle ramène la série urbaine à une échelle de variation faible, unique, de 72 unités. Elle ne fait pas usage des écarts relatifs ou absolus existant entre les villes : à un dixième de variation d'unité, elle peut attribuer une différence d'un point, de même que pour un écart de plusieurs dizaines d'unités entre deux villes qui se suivent. Ce sont surtout les valeurs extrêmes qu'elle sacrifie : elle les sous-estime tout en exagérant les valeurs centrales. Il faut aller au-delà de cette méthode et envisager les écarts existants.

b) La distribution des villes selon les écarts à la moyenne.

L'objectif principal est de différencier la portée des variables, non dans leur signification intrinsèque, mais dans leur caractère de dispersion ou de groupement. La méthode traditionnelle consiste à déterminer des classes et de leur adjoindre un poids d'indice différent. Le choix est plus ou moins arbitraire.

Après l'étude des variables, nous jugeons la place de chaque ville en fonction de sa distance par rapport à la moyenne des villes. Aux valeurs tournant autour de la moyenne nous attribuons 0 point, et selon le sens de

l'écart des points positifs ou négatifs.

Les écarts de 5 % par rapport à la moyenne :	0 point
de 5 à 15 %	" " : 1 point
de 15 à 25 %	" " : 2 points
de 25 à 50 %	" " : 3 points
de plus de 50 %	" " : 4 points

Sur les 16 variables, 10 vont de 4 à - 4,5 de 4 à - 3 et une de 2 à - 3. Ces 9 catégories établies garantissent une différenciation suffisante.

L'échelle des valeurs est de 89 unités, allant de 40 à - 49. L'écart est donc moindre que précédemment ; les valeurs égales sont nombreuses, mais reflètent peut-être bien l'égalité de niveau. Le regroupement des villes autour des valeurs proches, souligne mieux les ruptures des seuils.

Deux coupures majeures cloisonnent la série (voir tableau XXIX) : l'une est entre la 27^e et 28^e ville (intervalle de 4 points), l'autre entre la 48^e et 49^e (intervalle de 6 points). Mais à l'intérieur des trois ensembles ainsi définis, d'autres seuils secondaires interviennent au niveau de 4/5, 22/23, 44/45, 53/54, 55/56, 70/71^e ville. Certains de ces seuils sont dignes d'intérêt, car ils marquent un changement de nature des indices urbains et peuvent donc servir de limites typologiques.

E = Equipement et environnement, C = Consommation, E + C = Infrastructure totale
 1 = Classement après équipement, 2 = Classement après consommation, 1 + 2 = Classement final.

	E	C	E + C	1	2	1 + 2
PÉCS VESZPRÉM + Dunaujváros KAPUVÁR	17	23	40	8	1	1
	22	17	38	3	3	2
	21	14	36	2	7	3
	17	16	33	4	5	4
MISKOLC + Kazincbarcika EGER + Oroslány - SZOLNOK + Győr + Lélenyváros ZALAEGERSZÉB SZÉKESFEHÉRVÁR SZÉKESZÁRD SZOMBATELY Nagykanizsa SÁLGÓTÁRJÁN Vác - SZÉCSED + TATABÁNYA + Komló + Várpalota	10	19	29	21	2	5
	20	9	29	4	13	5
	10	17	27	21	3	7
	21	-1	26	1	37	8
	11	14	25	19	7	9
	10	14	24	21	7	10
	19	5	24	5	21	10
	16	7	23	10	14	12
	8	15	23	27	6	12
	16	7	23	10	14	12
	18	4	22	6	22	15
	16	6	22	10	17	15
- DEBRECEN Sopron Gyöngyös + Ajka Komárom	11	10	21	19	12	17
	14	7	21	15	14	17
	5	14	19	29	7	19
	18	0	18	6	33	20
	16	2	18	10	27	20
Mosonmagyaróvár Sátoraljaújhely Pápa + Keszeg - NYIRÉGHÁZA - Kalocsa Szentendre - BÉKÉSCSABA Siófok	12	6	18	18	17	20
	3	12	15	31	11	23
	9	6	15	25	17	23
	14	1	15	15	31	23
	15	-2	13	14	39	26
	8	4	12	27	22	27
	10	-2	8	21	39	28
	9	-3	6	25	44	29
	2	3	5	32	25	30
	13	-8	5	17	51	30
- Kiskunhalas - Mátészalka - Kiskunmajska - Kiskunvárad - Kiskunfélegyháza - Hajdúszoboszló - Hajdúhadháza	0	4	4	35	22	32
	1	2	3	33	27	33
	5	-3	2	29	44	34
	-5		1	44	17	35
	-1	2	1	37	27	35

	E	C	E + C	1	2	1 + 2
Esztergom - KECskemén Tata Ozd Tapolca Keszthely - Baja Gyula	0	0	0	36	33	37
	-2	1	-1	40	31	36
	1	-2	-1	33	39	38
	-1	-2	-3	37	39	40
Balassagyarmat Mohács Szigetvár Gödöllő	-3	0	-3	41	33	40
	-3	-1	-4	41	37	42
	-9	2	-7	47	27	43
	-10	3	-7	49	25	43
Sárvár Batvan - Hajdúszoboszló - Csongrád - Hodmezővásárhely	-5	-5	-10	44	46	45
	-7	-5	-12	46	46	46
	-4	-10	-14	43	53	47
	-9	-6	-15	47	48	47
- Szentes - Szarvas - Orosháza - Töröksenitklos - Mészörs - Mako - Karcag - Jászberény - Cegléd - Turkeve - Kiskunhalas - Mátészalka - Kiskunmajska - Kiskunvárad - Kiskunfélegyháza - Hajdúszoboszló - Hajdúhadháza	-1	-20	-21	37	67	43
	-11	-11	-22	50	55	50
	-14	-8	-22	51	51	50
	-20	-2	-22	56	39	50
- Szentes - Szarvas - Orosháza - Töröksenitklos - Mészörs - Mako - Karcag - Jászberény - Cegléd - Turkeve - Kiskunhalas - Mátészalka - Kiskunmajska - Kiskunvárad - Kiskunfélegyháza - Hajdúszoboszló - Hajdúhadháza	-23	0	-23	67	33	47
	-21	-6	-27	59	48	54
	-17	-10	-27	53	53	53
	-25	-7	-32	72	50	56
- Szentes - Szarvas - Orosháza - Töröksenitklos - Mészörs - Mako - Karcag - Jászberény - Cegléd - Turkeve - Kiskunhalas - Mátészalka - Kiskunmajska - Kiskunvárad - Kiskunfélegyháza - Hajdúszoboszló - Hajdúhadháza	-21	-11	-32	59	55	56
	-21	-13	-34	59	58	58
	-21	-13	-34	59	58	58
	-23	-12	-35	67	57	60
- Szentes - Szarvas - Orosháza - Töröksenitklos - Mészörs - Mako - Karcag - Jászberény - Cegléd - Turkeve - Kiskunhalas - Mátészalka - Kiskunmajska - Kiskunvárad - Kiskunfélegyháza - Hajdúszoboszló - Hajdúhadháza	-20	-16	-36	56	62	61
	-21	-15	-36	59	61	61
	-18	-18	-36	55	67	61
	-23	-14	-37	67	60	64
- Szentes - Szarvas - Orosháza - Töröksenitklos - Mészörs - Mako - Karcag - Jászberény - Cegléd - Turkeve - Kiskunhalas - Mátészalka - Kiskunmajska - Kiskunvárad - Kiskunfélegyháza - Hajdúszoboszló - Hajdúhadháza	-21	-16	-37	59	62	64
	-20	-17	-37	56	65	64
	-21	-16	-37	59	62	64
	-17	-20	-37	55	67	64
- Szentes - Szarvas - Orosháza - Töröksenitklos - Mészörs - Mako - Karcag - Jászberény - Cegléd - Turkeve - Kiskunhalas - Mátészalka - Kiskunmajska - Kiskunvárad - Kiskunfélegyháza - Hajdúszoboszló - Hajdúhadháza	-15	-23	-38	52	71	69
	-22	-17	-39	66	65	70
	-23	-22	-45	67	70	71
	-23	-26	-49	67	72	71

Les noms en majuscules désignent les chefs-lieux de départements, le signe + les "villes nouvelles socialistes", le signe - les "villes de l'Alföld".

1/ Le premier groupe comprend plus de villes (27) que dans la méthode des rangs, mais ce sont les mêmes villes à une seule différence près : Debrecen à la place de Békéscsaba. On y trouve donc toutes les villes nouvelles socialistes, ainsi que 15 chefs-lieux de département auxquelles se joignent Vác, Nagykanizsa, Sopron, Gyöngyös et Komárom. Les différences de valeurs entre équipement et consommation persistent, mais les oppositions de villes sont moins tranchées. Seules les villes nouvelles se distinguent toujours avec un très bon indice d'équipement et un niveau moyen de consommation qui peut même tomber au-dessous de la moyenne urbaine (Oroszlány, Ajka). Par contre Dunaujváros montre un plus grand équilibre que précédemment.

Si les villes sont les mêmes, leur position respective a quelquefois changé. Veszprém, Kazincbarcika, Székesfehérvár, Szombathely ou Miskolc ont une position plus proche de Pécs qui continue à mener la liste. Au contraire la situation de Kaposvár, de Szekszárd, de Tatabánya, de Zalaegerszeg semble avoir été surestimée, dans l'analyse précédente.

2/ Allant de la 28e à la 48e ville, le deuxième groupe comprend aussi les mêmes éléments que faisait apparaître la méthode des rangs, à la seule exception de Hatvan. Ce groupe, qui ne permettait pas une analyse aisée,

apparaît beaucoup plus nettement. Les écarts intermédiaires sont significatifs. De la 28^e à la 43^e ville, l'indice de classement varie de + 8 à - 7, les indices intermédiaires d'équipement et de consommation sont de sens opposés, leur somme est d'abord positive grâce à un indice d'équipement confortable, puis négative quand cet indice d'équipement se détériore. Mais les valeurs restent près de la moyenne, et Siofok, Esztergom, Kecskemét et Tata apparaissent comme les parangons de la ville moyenne hongroise du point de vue du niveau d'infrastructure banale.

Le cas des villes de Balassagyarmat, Mohács, Szigetvár, Gödöllő est déjà différent. Leurs deux indices intermédiaires sont franchement négatifs.

3/ Le troisième groupe compte un élément de plus (Hatvan) que dans le classement selon le rang. Les similitudes de position des villes sont frappantes, on retrouve les mêmes villes en tête, au milieu et en queue de liste. La remarque vaut pour la comparaison des niveaux d'équipement et de consommation. Là aussi pour les villes de l'Alföld, les différences d'équipement sont faibles (-14 -25) tandis que les emplacements respectifs se décident en fonction de la consommation divergente, allant de 0 à -26.

Cette méthode d'analyse a un très grand avanta-

ge : les valeurs négatives et positives sensibilisent l'éloignement par rapport à une ville théorique moyenne symbolisée par un résultat nul. Elle permet aussi de grouper les villes selon les niveaux semblables. La désignation arbitraire des seuils de catégorie est par contre une grande faiblesse, de même l'élimination des valeurs extrêmes de la série qui sont toutes regroupées dans les catégories supérieures et inférieures un peu vagues de "plus de 50 % d'écart par rapport à la moyenne".

c) Le classement des villes selon l'écart-type.

Le problème se complique puisqu'il faut à la fois conserver les différences entre les intervalles séparant les villes le long de l'échelle des mesures et additionner les résultats provenant de variables différentes (chiffres absolus, pourcentages, taux pour 1000 personnes, etc..). Calculer le pourcentage d'écart vrai par rapport à la moyenne permet des additions mais aboutit à des aberrations : un seul très bon pourcentage suffit à neutraliser une dizaine de mauvais indices. Dans le cas de la série urbaine à examiner, les villes nouvelles interdisent de tels procédés. Alors il faut s'orienter vers l'introduction de l'écart-type dans les calculs ; tout en respectant l'étendue et les intervalles des séries, il minimise l'exagération des valeurs extrêmes. Berry (1) propose d'utiliser les

(1) Brian L. Berry. 1961.

quotient de l'écart à la moyenne par l'écart-type :

$$w = (x_i - \bar{x}) / S_x$$

où x_i est la valeur de la mesure pour la ville i , $\bar{x}$ la moyenne arithmétique des valeurs de la série et S_x l'écart-type de la mesure en question.

Nous avons élaboré les calculs à partir de cette proposition. Les résultats globaux sont contenus dans le tableau XXX.

C'est cette méthode qui donne la plus longue échelle de variation, allant de 1945 à -2019. De ce point de vue, elle réunit les avantages présentés par les deux méthodes précédentes : étendue de série (méthode de rang) et opposition de sens (méthode des écarts à la moyenne). Elle confirme aussi impérativement la coupure majeure observée au niveau des 48-50e valeurs, isolant ainsi les villes moyennes et petites de l'Alföld du reste de la série. La seconde coupure fondamentale (voir figure n° 79) se rencontre à la 20e ville, comme dans la méthode des rangs. Au niveau du seuil majeur de la classification selon les écarts à la moyenne, il se trouve une coupure secondaire (28/29e villes). Important est aussi le clivage des 41/42e villes, séparant villes à résultats positifs et villes à résultats négatifs.

Les différences de positions des villes par rap-

INFRASTRUCTURE PANACHE URBAINE 1970 - CLASSEMENT SELON LE RAPPORT ECART A LA MOYENNE/ECART TYPE, D'APRES 16 VARIABLES

E = Equipement et environnement urbains, C = Consommation, E + C = Infrastructure totale

1 = Classement après équipement, 2 = Classement après consommation, 1 + 2 = Classement final.

	E	C	E + C	1	2	3
+ Dunaujváros	1294	651	1945	2	5	1
+ Leninváros	1432	362	1794	1	18	2
PÉCS	632	875	1507	8	1	3
VESZPRÉM	645	875	1462	7	2	4
+ Óroszlány	1058	307	1365	3	21	4
KAPOSVÁR	474	758	1232	17	3	6
+ Kazincbarcika	867	364	1231	4	17	7
Nagykanizsa	557	557	1114	10	12	8
ZALAEGERSZEG	530	567	1097	13	11	9
SZEKSZÁRD	487	598	1085	15	7	10
- SZOLNOK	481	595	1076	16	8	11
GYŐR	443	445	888	18	14	12
EGER	186	686	872	27	4	13
SALGOTÁRJÁN	278	568	846	24	10	14
+ Komló	703	102	805	6	32	15
+ Várpalota	387	395	782	19	15	16
+ TATABÁNYA	543	219	762	11	25	17
SZÉKESFEHÉRVÁR	169	586	755	29	9	18
MISKOLC	144	610	754	31	6	19
Vác	347	379	726	21	16	20
Kőszeg	739	-150	589	5	49	21
- SZOMBATHELY	573	- 9	564	9	37	22
- SZEGED	79	477	556	34	13	23
- Kalocsa	261	288	549	25	22	24
Sopron	329	208	537	23	28	25
Győngyös	346	175	521	22	30	26
+ Ajka	535	- 39	496	12	43	27
Mosonmagyaróvár	490	- 23	467	14	40	28
Komárom	153	238	391	30	24	29
- DEBRECEN	1	329	330	37	19	30
- NYIREGYZHÁZA	247	47	294	26	34	31
- BÉKÉSGYÁZA	- 43	327	284	42	20	32
Sátoraljaújhely	359	-113	246	20	47	33
Tata	52	185	237	36	29	34
Székesgyőmrény	- 4	216	212	38	27	35
Jentendre	171	36	207	28	35	36
Pápa	126	126	126	35	31	37

	E	C	E + C	1	2	3
- Gyula	-127	235	108	45	26	38
Siofok	90	-14	76	33	38	39
Tapolca	120	- 51	69	32	44	40
- Baja	-190	248	58	47	23	41
- KECSEMET	- 60	- 26	- 86	43	41	42
Keszthely	-163	17	-146	46	36	43
Balassagyarmat	- 23	-150	-173	41	49	44
Mohács	-239	61	-178	50	33	45
Szigetvár	-121	- 76	-197	44	46	46
Gödöllő	-234	-14	-248	49	38	47
Ózd	- 5	-292	-297	39	54	48
Hatvan	-202	-285	-487	48	52	49
Hodmezővásárhely	-651	- 37	-688	58	42	50
Szavvas	-620	- 72	-692	54	45	51
Sárvár	- 19	-654	-773	40	67	52
Kapuvár	-406	-375	-781	52	56	53
Hajdúszoboszló	-400	-381	-781	51	58	53
Szentes	-648	-217	-865	57	51	55
Csongrád	-633	-291	-924	56	53	56
Órsháza	-860	-117	-977	72	48	57
Mako	-700	-361	-1061	62	55	58
Jászberény	-625	-468	-1093	55	61	59
Cegléd	-600	-578	-1178	53	65	60
Mezőtúr	-798	-380	-1178	63	57	60
Kiskunhalas	-701	-478	-1179	63	62	62
Kisújszállás	-751	-458	-1209	66	59	63
Törökszentmiklós	-681	-533	-1214	60	63	64
Karcag	-845	-459	-1304	71	60	65
Kiskunfélegyháza	-772	-553	-1325	67	64	66
Nagykőrös	-732	-601	-1333	65	66	67
Turkecs	-696	-722	-1418	61	68	68
Mátészalka	-720	-745	-1465	64	69	69
Sárospatak	-675	-839	-1514	59	70	70
Hajdúszoboszló	-812	-1042	-1854	69	71	71
Hajdúnánás	-824	-1195	-2019	70	72	72

Les noms en majuscules désignent les chefs-lieux de département, le signe + les "villes nouvelles"

port à celles révélées par les deux autres méthodes ne sont sensibles que dans la première partie du tableau, et seulement à l'intérieur des 3 groupes déjà déterminés. Deux villes changent de groupe : Szeged qui passe au second et Hatvan au troisième, elles restent toutefois très près des marges.

Le changement essentiel concerne les villes nouvelles qui, grâce à leurs indices d'équipement nettement au-dessus de la moyenne, se trouvent en meilleure position. Les deux premières places sont occupées par Dunaujváros et Leninváros, mais Oroszlány et Kazincbarcika sont aussi très près, devancées de peu par Pécs, Veszprém ou Kaposvár.

L'extension de la série d'équipement vers les valeurs positives est plus considérable que celle de la série de consommation (1432 contre 875) par contre c'est l'inverse vers les valeurs négatives (-845 contre -1195). Ce fait indique que les grands écarts dans le niveau d'équipement sont surtout perceptibles entre les villes socialistes et les autres, tandis que pour la consommation c'est le retard des villes de l'Alföld qui est le plus manifeste.

La comparaison des résultats des trois méthodes (voir figure n° 80) montre que finalement elles sont presque interchangeables. Elles soulignent toutes trois les mê-

TABLEAU XXXI

COMPARAISON DE CLASSEMENT DES VILLES SELON LES TROIS METHODES 1970

a = Classement selon le rang

b = Classement selon l'écart à la moyenne

c = Classement selon le rapport écart moyen/écart type

	a	b	c
PECS	1	1	3
+ Dunaujváros	3	3	1
VESZPRÉM	5	2	4
KAPOSVÁR	2	4	6
+ Oroslány	4	8	5
+ Kazincbarcika	16	5	7
ZALAÉRSZEG	7	12	9
- SZOLNOK	9	9	11
GYÖR	8	10	12
EGER	10	7	13
SZEKESZÁRD	6	12	10
+ Leninváros	14	10	2
MISKOLC	12	5	19
SÁLGOTÁRJÁN	13	17	14
Nagykanizsa	15	15	8
+ TATABÁNYA	11	20	17
SZÉKESFEHÉRVÁR	20	12	18
+ Komló	21	20	15
+ Várpalota	19	20	16
Vác	17	17	20
SZOMBATHELY	21	15	22
- SZEGED	18	19	23
Sopron	26	23	25
+ Ajka	27	26	27
Győgyös	25	23	26
Komárom	24	27	29
- DEBRECEN	28	23	28
Mosonmagyaróvár	29	28	28
- Kalocsa	30	33	24
Készeg	31	30	21
- NYIREGYHÁZA	35	32	31
- BEKESCSABA	23	35	32
Lata	32	38	34
Sátoraljaujhely	38	29	33
Pápa	37	30	37
Esztergom	33	37	35

	a	b	c
Szentendre	40	34	36
Siofok	34	35	39
Tapolca	46	40	40
- Gyula	36	43	38
- KECSKEMÉT	38	38	42
- Baja	42	43	41
Keszthely	43	42	43
Ozd	45	40	48
Balassagyarmat	49	45	44
Mohács	44	46	45
Szigetvár	41	47	46
Gödöllő	47	48	47
Hatvan	48	50	49
Sárvár	51	49	52
- Hodmezővásárhely	50	53	50
- Hajduszentmihály	52	50	53
- Csongrád	55	50	56
- Szentest	53	54	55
- Szarvas	60	54	51
- Orosháza	54	56	57
- Mako	58	58	58
- Jászberény	56	61	59
- Cegléd	56	61	60
- Törökszentmiklós	59	56	64
- Mezőtúr	61	58	60
- Karcag	62	60	65
- Kiskunhalas	64	64	62
- Kisújszállás	63	64	63
Kapuvár	66	69	53
- Kiskunfélegyháza	67	70	66
- Nagykőrös	70	61	67
- Matészalka	69	64	69
- Turkeve	68	61	68
Sárospatak	65	64	70
- Hajduböszörmény	71	71	71
- Hajdunánás	72	72	72

Les noms en majuscules désignent les chefs-lieux de département, le signe + les "villes nouvelles socialistes", le signe - les "villes de l'Alföld".

mes particularités entre niveau d'équipement et niveau de consommation ; elles soulignent aussi les deux coupures majeures qui divisent la série des villes en trois groupes et elles classent de façon identique les villes dans ces groupes. Il est vrai que la série urbaine hongroise étant bien typée, le seul problème est posé par les villes nouvelles. Les places avantageuses que la dernière méthode leur attribue reflètent finalement une situation meilleure. C'est grâce à la disponibilité des logements et aux commodités qu'ils présentent, que ces villes offrent d'excellents indices d'équipement. Or nous avons pu voir que la question quantitative et qualitative de logement est bien le problème majeur de l'infrastructure urbaine en Hongrie. Dans cette optique, il nous semble donc qu'il faille préférer la dernière méthode qui le souligne le mieux.

3 - L'apport de l'analyse multivariée.

Par les méthodes classiques on aboutit à un bon profil permettant une classification. Pourtant, au cours de l'étude, une bonne partie de l'information se perdait à cause des compromis qu'exigeaient l'échelle, l'étendue de la série ou la variété des indices. D'un autre côté, nous n'avons pas pu définir la valeur de chaque variable choisie dans le résultat final. Nous ne pouvions pas plus isoler telle variable ou tel groupe de variables responsables du résultat final, malgré nos efforts pour distinguer le niveau d'équipement de celui de consommation.

a) Choix des variables.

L'analyse multivariée peut résoudre cette question. La recherche du rôle respectif de chaque variable nous oriente vers l'analyse factorielle en composantes principales.

Aux variables précédemment étudiées nous en avons ajouté d'autres, au total 24 variables associées aux 72 villes de 1970. Pour exclure les effets de taille, toutes ces variables ont été ramenées à des pourcentages ou taux pour 1000 habitants. Les variables sont les suivantes.

Environnement urbain.

1. % de rue revêtue de matériaux modernes,
2. m2 d'espaces verts entretenus par habitant,
3. éclairage public : nombre de lampes par km de rue,
4. % de maisons à plusieurs niveaux.

Habitat, habitabilité.

5. Taille des logements : % des logements de deux pièces et plus.
6. Renouvellement des logements : bilan de 10 ans (%).
7. Confort : % des logements avec adduction d'eau.
8. Confort : tout-à-l'égout, % des logements.
9. Confort : W.C. à l'intérieur de logements, %.
10. Confort : desserte en gaz de ville, % des logements.

Services banaux.

11. Transport public, longueur de réseau, longueur to-

tale de rues.

12. Place de crèches pour 10.000 habitants.
13. Place de maternelles pour 10.000 habitants.
14. Salle de classe primaire pour 1000 élèves.
15. Enseignants primaires pour 1000 élèves.
16. Médecin de quartier pour 10.000 habitants.

Consommation banale.

17. Consommation d'électricité, kwh. par abonné.
18. Consommation de gaz de ville, m³ par abonné.
19. Consommation de gaz en bouteille, kg par abonné.
20. Inscription aux bibliothèques pour 10.000 habitants.
21. Fréquentation de cinéma, nombre d'entrée annuelle
par habitant.
22. Abonnés de radio pour 1000 habitants.
23. Abonnés de télévision pour 1000 habitants.
24. Diplômés du baccalauréat pour 100 habitants de 18
ans et plus.

Du principe et des modalités de l'analyse factorielle qu'il n'est pas de notre propos d'explicitier, retenons l'intérêt géographique. Chacune des 72 villes, objet d'une mesure sur 24 variables représente un point dans un nuage à 23 dimensions. L'analyse factorielle recherche la meilleure projection possible du nuage initial sur un plan à 2 dimensions. Les composantes principales, à partir des corrélations, sont les "axes" (les directions) d'allongement (variance) maximum du nuage de ces 72 villes dans

ces 24 dimensions.

b) Signification des composantes.

Les quatre principales composantes rendent compte de presque les deux tiers de la variance originale (63,85 %).

Pourcentage de la trace, 1e composante : 39,60 %

2e " : 10,83 %

3e " : 7,77 %

4e " : 5,65 %

La première composante, exprimant près de 40 % de la variance (résultat satisfaisant vu le nombre de variables), est déterminante. Les deux premières composantes donnent déjà ensemble l'essentiel de la variance (50,43 %). Les autres composantes n'interviennent que faiblement.

La première composante, ou premier facteur structurant de la différenciation de l'infrastructure banale urbaine, regroupe le tiers des variables de tête, avec un indice de saturation proche mais assez faible. C'est un groupe de variables, dans leur signification d'ensemble, qui explique l'essentiel du 1er facteur. Les coefficients de corrélation simples sont très élevés, soulignant les liens privilégiés, la forte colinéarité.

TABEAU XXXII

MATRICE DES COEFFICIENTS DE CORRELATION DES VARIABLES DONT
LA SATURATION EST LA PLUS ELEVEE DANS LE FACTEUR 1

Saturation							
Variable							
9. WC int.	1.00						9 : 0.311
7. Adduct.	0.92	1.00					7 : 0.290
3. Telev.	0.84	0.84	1.00				23 : 0.283
6. Renouv. log.	0.84	0.73	0.74	1.00			6 : 0.281
8. Egoût	0.84	0.86	0.84	0.63	1.00		8 : 0.274
4. Etage	0.85	0.76	0.67	0.65	0.84	1.00	4. : 0.273
5. Taille log.	0.81	0.69	0.69	0.71	0.65	0.71	5 : 0.267
	9	7	23	6	8	4	5

Les sept variables de tête expriment toutes les conditions d'habitation et ainsi ce premier facteur peut être facilement appelé "l'équipement des logements". Les 8e et 9e variables de tête sont encore très liées à cette notion, car le nombre de crèches et le pourcentage de rues revêtues de matériaux modernes sont d'autres aspects des conditions d'habitation.

Ce premier facteur est faiblement bi-polaire, "l'équipement de logement" s'oppose à "l'équipement et consommation socio-culturelle collective" représentées par les salles de classe primaire (-0.106), enseignants primaires (-0.060), éclairage public (0.015), radio (0.021), cinéma (0.088), maternelle (0.124), bibliothèque (0.157) et méde-

cin de quartier (0.187). L'élément perturbateur est la consommation de gaz (-0.058, 0.016) qui par suite d'une distribution particulière n'est pas suffisamment significative.

Le deuxième facteur explique 10,84 % de la variance et, comme c'est souvent le cas dans l'analyse factorielle, négatif du premier facteur, avec une bi-polarisation un peu plus évidente que précédemment. La saturation des variables est légèrement plus élevée que dans le facteur 1.

15. Enseignants primaires	0.47	7. Adduction d'eau	-0.02
22. Radio	0.42	12. Crèche	-0.05
18. Consommation de gaz	0.39	4. Etages	-0.06
14. Salle de classe prim.	0.34	5. Taille de logement	-0.07
10. % de logement avec gaz	0.32	9. WC à l'intérieur	-0.07
24. % de bachelier	0.22	2. Espaces verts	-0.10
21. Fréquentation de ciné.	0.21	17. Consommation d'élec.	-0.18

Ce deuxième facteur peut être désigné après les variables de tête comme "l'équipement et la consommation socio-culturelle". Il s'oppose à l'équipement des logements.

Ces deux facteurs principaux qui définissent l'infrastructure urbaine font ressortir trois faits essentiels. D'abord la différenciation des villes selon le ni-

veau de l'infrastructure banale s'amorce avant tout dès qu'il est question de logements : nombre, salubrité et équipement. La deuxième partie est d'autant plus marquante qu'elle découvre le caractère secondaire de l'équipement socio-culturel, qui apparaît comme assez homogène d'une ville à l'autre pour n'être pas l'élément important de classification.

Enfin, la consommation ne s'oppose pas inévitablement à l'équipement comme le laissaient à penser les observations découlant des méthodes classiques. Les variables de consommation se trouvent au milieu de l'échelle de saturation ou bien se mélangent avec les variables d'équipement culturel pour déterminer le deuxième facteur.

Le troisième facteur expliquant 7,77 % de la variance, intervient déjà beaucoup moins. Il est franchement bi-polaire. Les taux de saturation les plus élevés sont les suivants :

Place de maternelle	0.334	Consommation de gaz en bout.	-0.425
Salle de classe prim.	0.308	% de logt. avec gaz de ville	-0.385
Fréquentation cinéma	0.283	Consommation gaz de ville	-0.371
Abonnement radio	0.264	Fréquence transport public	-0.181
Consommation d'élec.	0.179	Rues revêtues %	-0.151

Ce troisième facteur est encore celui de l'équipement et de consommation socio-culturelle, comme le facteur

2. Mais ici, il s'agit du socio-culturel le plus élémentaire, le plus traditionnel aussi, répandu partout. Les variables de consommation, cinéma, radio, sont celles qui perdent progressivement la faveur du public comme l'attestent les indices de fréquentation qui diminuent d'année en année. Ce facteur peut indiquer un niveau socio-culturel qui est le contraire du dynamisme. Un bon taux d'école maternelle ou de primaire peut être la conséquence de l'émigration et du vieillissement. Un bon niveau de consommation de cinéma et de radio peut être révélateur d'une évolution plus lente que la normale, ou de l'inexistence d'autres types de loisir. Ce facteur "3" peut être désigné comme celui de "l'équipement et de consommation socio-culturelle traditionnelle".

Le quatrième facteur, 5,65 % de la variance, est difficile à comprendre. Il n'est pas le négatif du troisième bi-polaire, il oppose maternelle (0.318), salle de classe primaire (0.262) importance des maisons à plusieurs niveaux (0.229), consommation de gaz en bouteilles (0.214) et desserte en médecins (0.188) à éclairage public (0.666), fréquentation de cinéma (0.279) et consommation d'électricité (0.200).

Les facteurs 3 et 4, peu expressifs et contrastés, obscurcissent la vision globale. Nous nous attachons donc essentiellement à la classification, comme le montrent

les deux premiers facteurs et nous ne faisons appel au troisième que pour expliquer certaines situations particulières.

c) Le groupement des villes sur le plan factoriel.

La position des villes, sur le plan factoriel, où l'axe horizontal correspond au facteur 1 et l'axe vertical au facteur 2, permet une classification aisée (voir figure n° 81). Cette classification se fait donc en fonction de 50,43 % de la variance.

4 groupements principaux de villes peuvent s'effectuer :

. Valeurs élevées du premier facteur, valeurs moyennes ou élevées sur le second facteur caractérisent le premier groupe, où se concentrent essentiellement les chefs-lieux de département. Sur les 17 villes, seulement 4 ne le sont pas : Sopron, Vác, Komárom et Gyöngyös. Ces villes où la situation dans le logement s'avère favorable, correspondent à des indices d'équipement et de consommation confortables. La meilleure infrastructure, là où les valeurs sur les deux axes sont les plus élevées, se trouvent à Pécs, Szekszárd, Kaposvár, Salgotarján, Szeged.

. Le deuxième groupe comprenant exclusivement les villes nouvelles socialistes, a le même niveau d'équipement de logement que les chefs-lieux de département mais ici le niveau socio-culturel y est nettement plus faible,

et Leninváros ou Kazincbarcika sont en 57e et 68e position parmi les villes, quoique les autres ne soient pas loin non plus. Seule Tatabánya qui est une pseudo-ville nouvelle, et qui est devenue chef-lieu de département, a un niveau d'équipement socio-culturel convenable ; elle fait d'ailleurs partie du premier groupe.

. Le troisième groupe allie des niveaux moyens sur les 2 plans factoriels. Les 23 villes ont des indices très comparables concernant la situation du logement, mais elles se diversifient quant à l'équipement socio-culturel. Ainsi Nagykanizsa et Zalaegerszeg ont des taux qui sont parmi les meilleurs du pays ; Esztergom, Szigetvár, Békéscsaba, Szentendre, Mohács et Baja ont des taux moyens ; les autres se trouvent de ce point de vue dans la situation des villes nouvelles.

Ici, contrairement au groupe 1 et au groupe 4, l'augmentation du niveau d'équipement du logement n'entraîne pas celui du socio-culturel. Il est surprenant de constater la position de Pápa, Tata et Mosonmagyaróvár. Dans ce groupe, où l'on remarque la grande majorité des villes petites et moyennes de la Transdanubie et de la Dorsale, se placent aussi les villes de l'Alföld les plus développées, les chefs-lieux Debrecen, Nyiregyháza, Békéscsaba, et aussi les deux villes de la vallée du Danube, Baja et Kalocsa. Le premier et le deuxième groupes avaient 24 villes chacun, le troisième groupe 23 ; le partage est très équilibré, car

dans le quatrième on en trouve 25.

Ce quatrième groupe très nettement isolé des autres, s'étend considérablement, autant sur le premier que sur le second facteur. Trois petites villes seulement (toutes très récemment créées) ne sont pas de l'Alföld : Sárospatak, Kapuvár et Sàrvàr. Elles ont d'ailleurs une position particulière par rapport aux villes de l'Alföld, dans ce sens qu'à égalité d'équipement de logement, leur niveau socio-culturel est toujours plus faible. Une nette tendance anime ce groupe : une situation meilleure de logement favorise l'épanouissement du socio-culturel. Les écarts sont considérables entre Gyula, Oroshàza, Mako, Szentes et Hodmezövàsàrhely, villes du Sud qui sont en tête de ce groupe, et celles qui ferment la marche, villes du Nord-Est de l'Alföld, Hajdunànàs, Hajduböszörmény et Turkeve.

Si ce classement des villes est plus fin que ceux obtenus par l'emploi des méthodes classiques, il ne met pas en cause les résultats déjà acquis. A peu de chose près, on retrouve les mêmes éléments dans les 3 groupes principaux, mais l'analyse factorielle montre qu'il faut impérativement séparer dans le premier groupe les villes nouvelles des chefs-lieux de département. Quelques villes ont une position inégale dans cette dernière étude : Zalaegerszeg et Nagykanizsa ne se distinguent que par leur équipement socio-culturel, ce qui est insuffisant pour figurer

dans le premier groupe ; Szombathely, Szeged, Ajka, Komárom, Sopron, Gyöngyös, classées à la tête du deuxième groupe, ont rejoint celui des chefs-lieux. Les villes de l'Alföld ont rétrogradé : les chefs-lieux (sauf Szeged et Szolnok) sont dans la série inférieure du groupe 2 ; Kecskemét a même disparu, de même que Gyula : on les retrouve déjà dans le 3e groupe.

Finalement ces divergences n'ont pas une portée majeure, et la classification factorielle confirme les résultats des analyses antérieures. Il est vrai que la série urbaine hongroise étant très typée, cela ne pouvait être autrement. L'avantage de cette méthode, en dehors du gain de temps appréciable (1) est la sécurité que donnent les groupements de variables effectués non pas empiriquement mais selon les corrélations très complexes qui peuvent cerner la réalité. C'est ainsi qu'elles montrent, contrairement à ce que nous avons pu initialement penser, qu'il ne s'agit pas d'une opposition équipement-consommation, mais plutôt d'équipement et de consommation privés en face de l'équipement et de la consommation collectifs. Enfin, cette méthode autorise aussi des nuances dans le classement interne des 3 groupes, ce qui est particulièrement appréciable.

(1) Les temps nécessaires aux différentes méthodes sont les suivants : classement par rang : 6 heures, analyse factorielle : 9 heures (collecte des données et interprétation des résultats), méthode cartographique : 10 heures, classement par les écarts à la moyenne : 16 heures, classement selon l'écart-type : 21 heures.

4 - L'évolution du niveau d'infrastructure banal.

Les analyses successives avaient pour objet de photographier le présent. Mais nous avons maintes fois souligné déjà que la compréhension du fait urbain en Hongrie ne peut être que dynamique, tellement l'évolution est rapide. Aussi est-il indispensable de voir quels liens existent entre croissance urbaine et développement de l'infrastructure.

a) Comparaison des écarts du niveau d'infrastructure en 1960 et en 1970.

Un tel travail se heurte à deux écueils : d'abord, il n'existe pas de série statistique convenable et comparable pour l'examen de l'évolution antérieure à 1960 ; en second lieu, il n'est tenu compte en 1960 que de 62 villes, celles qui ont déjà un statut urbain à cette date-là.

Nous avons effectué tous les calculs avec les mêmes variables, pour 1960. Les trois méthodes statistiques classiques ont donné les résultats très voisins et nous pensons qu'il est inutile de les présenter tous ; aussi avons-nous choisi l'un d'eux pour la commodité de son échelle de représentation graphique, le classement selon les écarts à la moyenne. Nous avons maintenu le type de raisonnement qui prévalait pour 1970 ; ainsi sur la figure n°82 l'évolution est-elle présentée sous les aspects d'équipement et de consommation.

A cet essai nous ajoutons les résultats de l'analyse factorielle pour 1960. De la comparaison des deux projections de 1960 et 1970 il est possible de tirer quelques conclusions. Il aurait fallu faire coïncider les deux systèmes d'axes pour pouvoir pointer directement les variations.

Néanmoins la comparaison est très possible, car les deux facteurs en 1960 sont les mêmes qu'en 1970, comme les variables dont la saturation est la plus élevée :

1er facteur		2e facteur	
9	WC à l'intérieur 0.318	22	Radio 0.421
8	Tout-à-l'égoût 0.303	15	Enseignant 0.330
23	Télévision 0.294	24	% bachelier 0.298
4	Etages 0.294	14	Salle de classe 0.246
7	Adduction d'eau 0.288		primaire
5	Taille de logement 0.278	13	Maternelle 0.244
		20	Bibliothèque 0.216

b) Evolution globale : les extrêmes se rapprochent.

La figure n° 82 indique les déplacements de villes à l'intérieur du système d'axes où l'axe vertical est celui de l'équipement et l'axe horizontal est celui de la consommation. La position respective des villes aux dates choisies permet la constitution des nuages représentant les affinités de situation. L'évolution est générale vers l'augmentation du niveau, mais les cas particuliers sont très nombreux. Les écarts extrêmes par rapport à la moyenne

ont un peu diminué : en 1960 l'écart a été de 108 unités (Dunaujváros 42, Hajdunánás -46), en 1970 de 89 unités (Pécs 40, Hajdunánás -49). Ce constat est d'ailleurs confirmé par la méthode de l'écart-type (les différences passent de 4.302 points à 3.964 points). Ces diminutions d'écart sont faibles et indiquent la persistance d'oppositions importantes. L'évolution la plus favorable s'effectue, non aux extrêmes mais dans les groupements médians.

On distingue 7 nuages en 1960 (désignés de A¹ à A⁷) et 6 en 1970 (B¹ à B⁶).

Les villes de l'Alföld, très détachées des autres avec des indices d'équipement et de consommation nettement négatifs, prennent place en A¹. Leur évolution est patente, mais elle ne se fait pas dans le sens de l'amélioration de leur équipement, plus exactement cette évolution ne dépasse pas le rythme moyen observé pour l'ensemble des villes. Elles continuent à être à 20 à 25 points au-dessous de la moyenne. Si elles évoluent, c'est dans le sens d'un déplacement latéral vers l'axe vertical ; cela indique que l'augmentation de la consommation s'approche en 1970 de la moyenne générale.

En 1960 déjà, certaines villes de l'Alföld se sont retrouvées en dehors de ce groupe, comme les chefs-lieux de département, plus Baja et Gyula qui, avec quelques petites villes du Nord de la Hongrie, forment les

groupes A^2 et A^3 en 1960. Leur position dans le quart SW du système de coordonnées traduit l'existence d'indices négatifs mais proches de la moyenne. En 1970 on retrouve ces mêmes villes autour de la moyenne aussi bien pour l'équipement que la consommation (B^2) ; l'évolution est harmonieuse sans être fulgurante. Il est intéressant d'observer que les villes de l'Alföld de ce groupe se comportent d'une manière comparable à celles du groupe A^1 : l'augmentation de la consommation est beaucoup plus forte que celle de l'équipement.

Les groupes A^4 et A^5 sont dans une position symétrique aux groupes A^2 et A^3 par rapport à O, mais avec des indices positifs. Les villes de ces groupes sont situées dans la Transdanubie et sur la Dorsale, incluant aussi quelques-uns des chefs-lieux de département ; celles de A^4 passent en B^3 , c'est-à-dire que nous y voyons un troisième type d'évolution avec augmentation du niveau d'équipement supérieur à la moyenne et niveau de consommation juste moyen, matérialisé par des vecteurs d'évolution parallèles à l'ordonnée. Ce sont les villes qui ont été industrialisées après 1960.

Les chefs-lieux de département, les plus grands, forment le nuage A^6 , caractérisé par un excellent taux de consommation et par un niveau d'équipement positif mais assez faible. L'évolution de ces villes n'est pas uniforme :

Veszprém et Pécs, Szombathely, Szolnok, Eger ont avantageusement complété leur infrastructure ; le rythme d'équipement de Győr, Miskolc, Szeged et Székesfehérvár, par contre, reste seulement au niveau moyen, et leurs indices de consommation baissent. Il s'agit en réalité d'une sélection spontanée et la stagnation générale du niveau de consommation est probablement la conséquence de la politique de nivellement qui apparaît souvent comme une entrave au décollage des villes les plus développées.

Enfin, les villes nouvelles socialistes sont remarquables par leur taux d'équipement excellent (A⁷). Elles occupent des positions assez dispersées en 1960, mais les écarts diminuent en 1970 (B⁶) preuve de maturation. Ces villes se rapprochent vers la partie supérieure du groupe B³.

c) Diversité des évolutions particulières.

Ces considérations d'ensemble ne doivent pas faire abstraction de situations particulières favorables, et qui sont peut-être le plus simplement, mais le plus clairement soulignées par le changement du rang entre les deux dates observées (tableau XXXIII).

Parmi les villes nouvelles, on remarque surtout Oroszlány et Tatabánya qui gagnent 8 et 9 places. Parmi les chefs-lieux de département, la palme de dynamis-

TABEAU XXXIII

CHANGEMENT DE RANG SUBI PAR LES VILLES ENTRE 1960 ET 1970

INFRASTRUCTURE BANALE

COMPARAISONS SUR LES 62 "VILLES OFFICIELLES" EN 1960

	1960	1970		1960	1970
+ Dunaujváros	1	3	Szentendre	32	38
PECS	2	1	Mosonmagyaróvár	33	28
VESZPRÉM	3	5	Balassagyarmat	34	44
GYÖR	4	8	Tata	35	31
MISKOLC	5	12	- Baja	36	39
Sopron	6	25	Keszthely	37	40
SZEKESFEHÉRVÁR	7	19	Mohács	37	41
- SZEGED	8	17	- NYIREGYHAZA	39	33
SZEKSZÁRD	9	6	- BEKESCSABA	40	22
- SZOLNOK	10	9	Hatvan	41	43
SÁLGOTÁRJÁN	11	13	Ozd	42	42
+ Óroszlány	12	4	- KECSKEMET	43	36
+ KAZINCBARCIKA	13	15	- Gyula	44	34
ZALAEGERSZEG	14	7	- Hodmezővásárhely	45	45
EGER	14	10	- Jászberény	46	50
KAPOSVAR	16	2	- Szentés	47	47
Köszeg	16	30	- Mezőtur	48	54
Nagykanizsa	16	14	- Csongrád	49	49
Esztergom	19	31	- Hajduszoboszló	50	46
+ TATABANYA	20	11	- Kisújszállás	51	56
SZOMBATHELY	21	20	- Cegléd	52	50
+ Várpalota	22	18	- Kiskunhalas	53	57
Sátoraljaújhely	23	36	- Mako	54	52
+ Komló	24	20	- Kiskunfélegyháza	55	58
Komárom	25	23	- Karcag	56	55
Vác	25	16	- Turkeve	57	59
Cyüngyös	27	24	- Nagykőrös	58	60
- DEBRECEN	28	27	- Törökszentmiklós	59	53
+ Ajka	29	26	- Órosháza	60	48
Pápa	30	35	- Hajdúszörmény	61	61
- Kalocsa	31	29	- Hajdúnánás	62	62

me revient à Békéscsaba (18 places) suivie de Kaposvár (14 places), de Zalaegerszeg, de Szekszàri, de Nyiregyhàza, de Kecskemét. Mais d'autres enregistrent d'importants reculs comme Székesfehérvàr, Szeged, Miskolc ou Györ. De telles récessions ne s'observent au niveau des villes de la Transdanubie et de la Dorsale que dans le cas des villes-frontières mal placées comme Sopron (19 places perdues), Kőszeg (14 places), Sàtoraljaiújhely (13 places), Esztergom (12 places) ou Balassagyarmat (10 places). Les autres gardent en général leur place, sauf Vác qui avance de 9 places. Les villes de l'Alföld sont stables (à part les chefs-lieux déjà évoqués), Oroshàza et Gyula constituant de véritables exceptions.

o

o o

C O N C L U S I O N

L'analyse spatiale de l'infrastructure banale urbaine ressemble étrangement dans ses résultats à ce que nous avons pu déjà constater au niveau de l'examen du dynamisme démographique et de l'industrialisation. On retrouve les mêmes villes, dans les mêmes positions, lors de chaque examen. L'activité industrielle suscite le dynamisme démographique et, avec de telles bonnes conditions, le niveau d'infrastructure est élevé. Il reste pourtant plusieurs

points fondamentaux à souligner.

Il n'y a pas d'unité dans le temps. Le dynamisme démographique peut précéder (cas de certains chefs-lieux), accompagner (villes de la Dorsale), suivre (Transdanubie), ou ignorer (Alföld) l'industrialisation comme d'ailleurs l'infrastructure mais dans ce cas le décalage dans le temps est encore plus notoire comme l'indique la figure n° 82

Il n'y a pas non plus d'unité dans l'espace. Toutes les méthodes d'analyse soulignent le clivage très important entre villes nouvelles, villes de la Dorsale et de la Transdanubie, villes de l'Alföld. C'est seulement à l'intérieur de ces catégories de villes que s'opère un nivellement.

Dans ces cadres définis, une certaine régularité du niveau d'infrastructure apparaît avec la taille des villes, comme le montre la figure n° 83. L'évolution creuse les seuils. Si dans les années 60 on assiste à un développement général de l'infrastructure dans le meilleur des cas, on peut parler de maintien des écarts, si l'on fait abstraction des cas extrêmes. Une seule catégorie nouvelle de villes domine les critères de position géographique : celle des chefs-lieux de l'administration dont le dynamisme dans tous les domaines est incontestable.

On est habitué à l'idée que la ville dans les pays socialistes se développe pour et par l'activité industrielle. Mais comment expliquer alors qu'entre le niveau de l'infrastructure et le niveau d'industrialisation (1) la corrélation n'est que moyenne : + 0,64 en 1960, + 0,61 en 1970. Il est indéniable que la rémanence des facteurs historiques est encore très sensible. L'infrastructure préexistant à l'instauration du socialisme, la négligence de la création d'équipement parallèlement à l'industrialisation sont probablement les principales causes. Il serait injuste de dire qu'il n'y a pas eu le développement, mais il est certain que le développement a été inégal et de ce fait les différences spatiales apparaissent plus crûment (voir figure n° 84).

(1) Calculé à partir du classement du niveau de l'infrastructure selon les écarts à la moyenne et de nombre d'emplois industriels pour 10.000 habitants.

C H A P I T R E I V

CROISSANCE ET STRUCTURE URBAINES

L'accroissement démographique, l'importance des changements socio-économiques et la nouvelle orientation politique ne pouvaient pas ne pas influencer la structure, l'utilisation et la croissance de l'espace urbain.

Pourtant, la projection spatiale de la nouvelle société tarde à se profiler car la nécessité d'investissements productifs retarde l'intervention dans le milieu bâti urbain. Alors, pendant une décennie, la ville hongroise traditionnelle survit, comme si le temps était suspendu. Certes, le changement du contenu social, le brassage de population, les nouvelles règles de l'économie collective introduisent des modifications radicales, mais toujours dans le cadre hérité du passé.

Cependant, la nouvelle société renie ces cadres mais, incapable de conduire le changement dans chaque ville, elle va s'orienter vers la constitution d'un modèle urbain : les villes nouvelles socialistes.

Des péripéties d'application de ces modèles, naît l'urbanisme, qui réclame non seulement la planification urbaine générale, mais encore la recherche de solutions adaptées au cadre hongrois, la réhabilitation de l'esthétique qui n'est pas forcément opposée au fonctionnel.

Dans cette évolution lente, hésitante, jalonnée de continuelles remises en cause, se dessine progressivement la ville, celle qui correspond le mieux à la société socialiste, mais aussi à l'homme qui, n'importe où, désire le bien-être et l'épanouissement dans un cadre conforme à ses aspirations.

A - L'HERITAGE URBAIN.

1 - Les villes de l'Alföld.

La ville de l'Alföld apparaît à l'observateur comme un immense village. Démesurément étendue dans la plaine, ses maisons s'alignent identiques, sans étage, construites en torchis, au milieu de jardins que limite vers la rue une palissade. Les rues sont poussiéreuses, le plus souvent

sans revêtement, bordées de fossés continus qui servent d'égoûts et que surplombe au bord du trottoir en terre battue, l'alignement d'acacias nains, de mûriers ou de tilleuls. Peu d'animation dans les rues, le silence règne, troublé seulement par le bruit des chariots attelés de chevaux qui effarouchent les petits troupeaux d'oies paissant au bord de fossés herbeux. Mais ces impressions, qui se renforcent pour qui approche la ville de l'extérieur, disparaissent d'un seul coup en arrivant dans le centre, sur la place centrale : bâtiments imposants, de plusieurs niveaux, horizon fermé, soin architectural, magasins, espaces verts entretenus, intense circulation d'hommes et de véhicules, couleurs, diversité, animation, tous les symboles de la vie urbaine habituelle. Ces oppositions très fortes sont fondées sur la structure annulaire de la ville.

a) Un petit noyau urbain, entouré d'un immense village.

Les villes de l'Alföld ont une structure simple, constituée d'une succession d'anneaux formant autant de zones concentriques bien individualisées, entourant le centre. Cette structure a été longuement étudiée par les géographes hongrois, surtout par Mendöl (1) qui y distingue six zones :

1 - Le centre ville. Autour d'une grande place manumentale, le plus souvent rectangulaire, ou d'un système de places pour les villes les plus grandes, se dressent les institu-

(1) Mendöl T., 1936, 1963.

tions urbaines les plus représentatives : les églises, l'hôtel de ville, la poste, le tribunal, le lycée, la banque, l'hôtel-restaurant. Ces bâtiments, le plus souvent de couleur ocre, marqués par les styles néo-classique ou néo-baroque de la fin du XIXe siècle, entourent complètement la place et forment un cadre fermé d'un, deux ou trois niveaux. Le rez-de-chaussée des immeubles, surmonté d'arcades, est occupé par des établissements de commerce et de service s'adressant à toute la population urbaine. L'immense place, où convergent toutes les routes venant de toutes les directions, est le lieu de marchés et de foires fréquentes où accourt la population des environs. Elle est aussi le centre civique, véritable forum, où à la sortie de l'église ou au moment des foires et marchés se rencontre et discute, endimanché, le monde des tanyas. Plusieurs établissements bordant la grand'place sont des prolongements de celle-ci du point de vue fonctionnel : grands cafés, établissements bancaires, service d'expédition et gare routière. Le début des rues adjacentes, surtout quand elles relient le système de places, conduisant aux divers marchés spécialisés qui s'y installent, est de même nature : la continuité verticale demeure, on peut y trouver aussi des immeubles d'habitation à plusieurs niveaux dont le rez-de-chaussée est toujours occupé par des commerces et des services, moins spécialisés toutefois que ceux de la place. Cet ensemble, est le noyau urbain central, concentrant toutes ou presque toutes les fonctions urbaines (figure n° 85).

2 - Ce noyau est entouré d'un premier anneau qui s'individualise aussi bien du point de vue morphologique que fonctionnel. La hauteur des maisons s'abaisse, les étages se font rares (et leur existence indique un service public), mais la continuité de façades sur la rue est ininterrompue. Les grandes portes des maisons s'ouvrent sur des cours intérieures humides et sombres, car par suite de l'exiguïté des lots de construction, les jardins sont minuscules ou inexistants. Les magasins ont disparu, sauf le long des principales artères conduisant à la grand'place ; leur nature est de plus en plus commune, leur aspect extérieur est moins soigné. De nombreux artisans y ont leurs ateliers qui s'ouvrent sur la rue, mais qui sont installés à l'étroit dans les caves, ou bien gagnent de l'espace dans les cours. La fonction principale de cette zone est résidentielle ; il y habite une petite bourgeoisie urbaine, constituée d'artisans, de fonctionnaires, de membres des professions libérales. C'est une zone de résidence de type urbain.

3 - La transition avec le deuxième anneau d'habitat est souvent imperceptible. Progressivement la discontinuité horizontale s'installe : les façades ne sont plus jointives, mais de temps à autre, des maisons avec jardin clos par une palissade s'intercalent. L'aspect des constructions se dégrade : les murs en torchis, les toits de chaume font leur apparition, le pavage des rues et des trottoirs devient irrégulier et, dans les cours et les jardins, le petit éleva-

ge est fréquent.

Les commerces ne forment plus un alignement ininterrompu, mais se concentrent par deux ou trois aux croisements des rues ; ce sont des commerces et services quotidiens, comme la boulangerie, la boucherie, l'alimentation-bazar, le coiffeur et le débit de boissons. Cette zone est une zone de résidence mixte, mi-urbaine, mi-rurale, lieu de prédilection des petits fonctionnaires les moins riches et des agriculteurs les plus aisés.

4 - A partir du moment où les façades des rues sont totalement discontinues, on atteint la troisième zone concentrique de la ville. Les maisons se placent perpendiculairement à la rue, présentent leur pignon où l'on n'aperçoit qu'une ou deux fenêtres, contrairement à la zone 2, où les maisons avaient leur façade sur la rue. De longues et basses barrières en lattes de bois séparent les maisons, au delà desquelles apparaissent le jardin et la cour où se dresse une série de petits bâtiments attenants, servant de hangars pour le matériel agricole, d'entrepôts pour la récolte (silo à maïs par exemple) et d'étables pour quelque bétail. C'est déjà le village autant par son organisation que par l'activité de la plupart de ses habitants. Les rues s'élargissent par l'adjonction des bas côtés herbeux entre la route et le trottoir, où picore la volaille et où s'attardent les troupeaux revenant des prés. Les services publics sont exceptionnels ; même si la grand'place n'est qu'à un kilo-

mètre, un abîme profond sépare cette partie rurale de la ville de l'autre, franchement urbaine.

5 - La ville s'arrête d'un seul coup, pour laisser la place à la "friche communautaire" : véritable "dépotoir" de la ville ; les fondrières succèdent aux carrières des briqueteries remplies d'eau, royaumes des canards et des oies et surgissent pêle-mêle les baraquements des gitans et les services urbains qui n'ont pas trouvé place ailleurs : caserne, cimetière, décharge publique etc... Cette zone, qui existe dans la structure de la ville de l'Alföld depuis toujours, a subi les multiples transformations de la fin du XIXe siècle : là court la voie ferrée, là se trouvent la gare et les services de réparation du chemin de fer. Ainsi favorisée par les avantages que lui offrent les relations ferroviaires, cette zone s'est progressivement transformée en aire d'activité industrielle.

6 - Au delà de l'anneau hétéroclite de friches, de voies ferrées et d'usines, commence le monde des tanyas, maisons dispersées dans les vergers et les vignes qui, avec l'élevage, forment les exploitations marginales de la ville. Les concentrations d'habitations sont rares, si l'on excepte les habituels alignements de caves viticoles. Néanmoins, si la dispersion des tanyas est générale, un certain ordre peut se manifester.

Les "tanyas en buisson" ("bokortanya") répandues dans le Nyírség, sont des groupements de quelques dizaines de tanyas au maximum, disposées le plus souvent autour d'une place centrale ronde. Il ne s'agit pas de hameau : aucun embryon de division de travail ou d'organisation sociale n'existe, et les sociologues attestent la genèse familiale de ces groupements (voir figure n° 89).

Les "tanyas d'enclos" ("zàrtkertek") n'ont pas de répartition régionale distinctive ; elles sont liées aux terroirs viticoles dans les régions non spécialisées. La vigne a disparu avec le phylloxéra mais subsistent les anciens bâtiments d'exploitation sur les parcelles minuscules et allongées, entourées de clôtures (voir figure n° 87).

Les "tanyas alignées" ("Sortanya") se rangent le long des routes rappelant les villages-rues allemands ; en apparence car, même en dehors des critères fonctionnels, les distances séparant les unités d'habitation peuvent être de 200 mètres. Des séries de 20 à 30 tanyas s'échelonnent souvent sur les deux côtés de la route sans toutefois une rigueur parfaite. Ce type de tanya est répandu surtout dans la Transtisza au Sud des Körös (voir figure n° 87) et certains leur attribuent une origine ethnique particulière (Hongroise).

Malheureusement la nature des tanyas est telle

qu'elles échappent à toute sorte de classification. Même si à l'origine un semblant d'ordre existait, la densification des tanyas au tournant du XXe siècle l'a fait disparaître. En général, la plus grande partie des tanyas suit les routes, mais le plus souvent à quelque distance, leur individualisme étant marqué par la multitude des traversières parallèles les reliant chacune à la route de collecte principale. Ce mode d'installation se retrouve partout, mélangé à d'autres types dans la Transtisza, ou régnant seul comme dans l'Interfluve Danube-Tisza (voir figure n° 88).

Cette structure, ces caractères morphologiques et fonctionnels permettent de conclure que, dans l'Alföld, la ville est la réunion dans l'espace de la ville proprement dite et des villages qui devraient graviter tout autour. Les zones 1 et 2 ont des aspects, des fonctions et une population de genre citadin ; par contre les zones 3, 4 et 6 sont de structure villageoise. La zone 3 concentre aussi bien les "périphéries urbaines" que le noyau intérieur d'un village. Pourtant il serait vain d'essayer de séparer les deux : les liens sociologiques qui les unissent sont extrêmement forts, comme la zonation fonctionnelle d'ailleurs, qui projette la ville au delà des quartiers villageois par l'apparition des activités industrielles dans la zone 5 et des cités d'habitation non agricoles dans la zone 6. Si l'espace urbain est discontinu, la ville de l'Alföld est pourtant indivisible.

b) Rapport des espaces urbains homogènes.

Si ce schéma structurel est général pour les villes de l'Alföld, quelques différences notables interviennent. La principale concerne le rapport spatial entre les diverses zones décrites, tout particulièrement l'importance du noyau central par rapport à la zone de résidence urbaine, et le rapport spatial entre les zones urbaines (1 et 2) et les zones rurales (3 et 4) de l'agglomération.

A première vue, il semble qu'il y ait une relation directe entre la taille de la ville et sa structure, car les villes qui présentent les centres les plus développés sont Szeged, Debrecen, Kecskemét, Szolnok, Nyiregyháza et Békéscsaba. Dans ces villes, un système de places, ou encore une longue et large avenue à fonction spécialisée, remplace l'unique place centrale. Ces places, reliées l'une à l'autre, bordées d'immeubles à plusieurs niveaux dont le rez-de-chaussée est occupé par des commerces et services les plus rares, forment un noyau central leur donnant l'aspect d'une grande ville.

Dans les autres villes de l'Alföld, le schéma classique domine. Les deux zones urbaines centrales sont nettement plus petites que les zones villageoises, les bâtiments de plusieurs niveaux, les alignements commerciaux, les institutions urbaines ou bien se concentrent autour de la place centrale, ou bien longent la rue principale sur

200 ou 300 mètres. Trois villes font exception : Baja, Gyula et Kalocsa, où les zones urbaines sont plus étendues que les zones rurales ; de ce fait, elles constituent déjà des cas de transition vers des villes de Transdanubie.

c) L'évolution des structures au cours des XIXe et XXe siècles (jusqu'à la seconde guerre mondiale).

On peut relever trois moments cruciaux au cours de cette période.

Au début du XIXe siècle, le passage à l'agriculture intensive et l'installation des tanyas ont rendu inutiles les jardins ("Kertség") qui entouraient les villes, de même les gîtes élémentaires pour le bétail revenant des pacages ont été peu à peu désaffectés. Le partage des communaux et la suppression de la zone des jardins permettent une première extension aisée de la ville. L'exemple de Hajdúszörmény illustre cette étape (figure n° 86).

Dans la deuxième moitié du XIXe siècle l'apparition du chemin de fer introduit un nouvel élément de transformation dans la structure des villes. La voie ferrée contourne la ville et pénètre dans la zone de friche qui sépare l'agglomération des tanyas. Le noyau urbain est trop éloigné pour qu'on assiste à la formation d'un axe commercial et urbain entre le centre et la gare. Dans les petites villes, la tendance tentaculaire est à peine ébauchée et le

centre gagne timidement la rue qui mène vers la gare. Par contre, dans les villes qui deviennent des noeuds de communications et dont la puissance économique, par voie de conséquence, s'accroît, le nouvel axe se développe, comme à Szolnok, à Debrecen et dans une moindre mesure, à Békéscsaba et à Kecskemét.

La troisième période importante se situe aux abords du XXe siècle. La croissance économique et l'urbanisation générale atteignent l'Alföld et y introduisent leurs propres éléments dans le tissu urbain, tout en renforçant la ségrégation sociale. L'apparition des établissements industriels à proximité de la gare, entre la ville proprement dite et les tanyas, transforme la physionomie de cette zone. La proximité des lieux de travail pousse les responsables de la ville ou les propriétaires à lotir les parcelles agricoles les plus proches. C'est pourquoi le long des routes, au delà des usines, apparaissent des cités à plan quadrillé tout à fait insolite. Dans ces pavillons, vite construits et peu soignés, s'installe le prolétariat urbain qui se mêle à la masse des ouvriers agricoles et des cheminots. En maints endroits, la voie ferrée n'est pas franchie et les constructions nouvelles comblent le hiatus entre l'agglomération déjà construite et le chemin de fer. Dans les plus grandes villes les deux phénomènes ont joué concurremment ; il est même des cas où une partie de la zone d'habitat agricole a été conquise par ce pro-

létariat. Ainsi apparaît la zone prolétaire périurbaine ("hostát").

La diversification des activités urbaines, la croissance démographique et la conjoncture économique favorable (exportation des produits agricoles) augmentent le nombre des citadins non agricoles. La structure urbaine reflète ce changement. La "zone 2" de résidence bourgeoise moyenne grignote peu à peu les zones de type rural. Cette urbanisation progressive se manifeste par la densification des constructions dans le centre et l'adjonction d'un corps de bâtiment aux maisons de type rural qui se tournent alors vers la rue. Ainsi d'un côté à partir du centre, de l'autre à partir de la périphérie la zone rurale devient la propriété d'une population qui délaisse les activités agricoles.

La hausse vertigineuse du prix de terrain, tribut du développement économique, à la veille de la guerre, n'a pourtant pas provoqué l'urbanisation en hauteur. Les villes de l'Alföld restent fidèles aux modèles horizontaux : il est vrai que les capitaux sont rares. Seuls quelques immeubles à plusieurs niveaux s'édifient autour de la grand' place, appartenant au domaine ecclésiastique comme à Szeged, Kecskemét, Kalocsa ou Gyula.

Ces changements font éclater le noyau central et se diversifier les fonctions de direction. La grand'pla-

ce concentre tous les services urbains et concrétise l'idée de prestige, par la recherche de l'unité dans le style, par le souci d'architecture (érection de statues, espaces verts soignés), par l'exclusion des services bruyants et sales. Le marché quitte la grand'place, exilé en divers endroits de la zone résidentielle, où, par suite du manque d'espace, la spécialisation s'effectue selon l'article vendu. Ce transfert de la vie mercantile crée l'animation de nouveaux axes d'alignement commercial et favorise de ce fait l'extension du centre urbain.

La portée spatiale et la signification sociale de cette évolution sont différentes d'une ville à l'autre. Certaines villes, comme Szeged, Debrecen, Szolnok, Baja, Kalocsa, où ces tendances ont été les plus fortes, sortent du rang des villes anonymes de l'Alföld pour se rapprocher du type de ville de la Transdanubie. L'évolution de Nyiregyháza, de Kecskemét et de Gyula est en bonne voie. Viennent après, mais loin, Szentes, Mako (qui sont chefs-lieux de département entre les deux guerres),² Hodmezövásárhely, Cegléd et Orosháza, tandis que les villes moyennes de la Transtisza septentrionale, celles de Hajdu et de la Grande Coumanie demeurent les moins transformées.

2. Les villes "historiques" de la Transdanubie et de la
Dorsale du Nord.

En dehors de l'Alföld, cette structure origina-

le de la ville n'apparaît plus. Certes les villes situées sur les marges de l'Alföld comme celles de la vallée du Danube (Mohács, Szekszárd) ou du piedmont de la Dorsale (Hatvan, Gyöngyös, Eger, Sárospatak) comptent un nombre important d'agriculteurs, habitant des quartiers semi-ruraux. Mais nulle part ailleurs que dans l'Alföld, on ne retrouve cette organisation annulaire, cette dominance si parfaite et cet état d'abandon si marqué des quartiers ruraux qui apparaissent dans l'Alföld. Ces villes continuent à pratiquer une viticulture qui, dans les années fastes, apportent d'appréciables revenus et cela crée un dynamisme et une organisation urbaine d'un niveau supérieur à celui des villes de l'Alföld.

Les villes de la Transdanubie, de la Kisalföld et de la Dorsale appartiennent à un type différent, plus "occidental" bien que nous soyons encore assez loin des modèles urbains de l'Europe de l'Ouest. A la différence de l'Alföld, le centre urbain est bien plus étendu, les constructions poussent en hauteur et l'architecture est beaucoup plus riche. La zone où l'on peut recenser les attributs du centre n'est plus limitée à une place, mais tout un quartier répond à cette définition même dans les villes les plus petites. L'architecture monumentale ne concerne plus les seuls bâtiments publics, elle intéresse aussi les maisons d'habitation. Ce centre offre plusieurs aspects par le partage des fonctions. Presque partout on peut distin-

guer la vieille ville historique à l'architecture Renaissance et surtout baroque, à rues étroites et tortueuses, ouvertes sur des petites places ornées de statues. Dans le tissu urbain se lit en filigrane, l'existence passée d'un château fort ou d'une église. L'atmosphère y est calme, en raison des seules fonctions culturelles (écoles, musées) et touristiques. Très nettement séparés dans l'espace de ce premier noyau, se concentrent autour d'une ou plusieurs places les bâtiments d'administration et de services publics, loin du bruit de la vie commerciale convenue aux abords du quartier historique, le long de la rue principale qui, en général, relie la gare au centre historique. Mais cet axe n'est pas l'unique artère commerçante. A la périphérie du centre-ville, autour des places où se fait la jonction de types de quartiers différents, des centres secondaires de commerces et de services s'installent. Le hiatus entre les trois centres, historique, administratif et commercial est comblé par un ensemble de bâtiments d'habitation élevés, à cour intérieure fermée, de style baroque ou classique. L'immense marché coloré qui anime régulièrement les villes de l'Alföld, disparaît au bénéfice des magasins nombreux et variés qui en remplissent le rôle.

Ce centre urbain est enveloppé par une zone de résidence bourgeoise moyenne comme pour les villes de l'Alföld, mais son extension atteint les limites de la ville ; les rues sont bordées par les façades de maisons jointives

et les jardins manquent. Cette zone n'a point d'homogénéité ; les unités se juxtaposent sans se confondre, tournées vers une organisation interne. La plupart de ces quartiers individualisés sont les héritiers des anciens villages ou faubourgs entourant la ville.

Le vide existant entre ces quartiers a été peuplé par le nouveau prolétariat qu'a engendré l'activité industrielle largement répandue. Le long des routes, dans les zones jusqu'ici non bâties car insalubres, s'édifient au cours du XXe siècle les immeubles, ou même des baraquements destinés aux ouvriers des usines proches.

Nette au niveau des quartiers, la différenciation sociale est encore rehaussée par l'existence des zones de villas et de résidences aisées dans un environnement verdoyant, construites dans le style pompeux du début de ce siècle.

A la périphérie urbaine, sans jamais pouvoir constituer un véritable anneau, apparaissent ici et là quelques zones bien délimitées de constructions de type villa-geois, semblables à celles des villes de l'Alföld. Cependant le monde de tanyas manque totalement : la ville n'a pas de prolongement organique dans l'environnement rural.

La structuration urbaine d'Esztergom peut ser-

vir d'exemple typique. Esztergom (voir figure n° 90) ville moyenne au creux du Coude du Danube, a joué un rôle important dans l'histoire de la Hongrie, en tant que résidence royale puis comme siège de l'archevêché. La ville s'étire longuement dans la direction Nord-Sud sur les terrasses du Danube, coincées entre le fleuve et les contreforts de la Dorsale qui la surplombent. C'est sur un promontoire dominant le Danube que le château royal fut construit au Xe siècle, appelant la ville à se développer. En contrebas du Mont du Château, occupé maintenant par la basilique (XIXe siècle) se trouve le centre urbain, en deux noyaux historiques distincts. A proximité immédiate de la Basilique, s'étend la "ville épiscopale". Ses voies étriquées et tourmentées, sa petite place centrale sont bordées de bâtiments hauts, de style dépouillé et froid qui abritent les institutions religieuses et culturelles. S'appuyant sur un bras du Danube, au-delà de la Basilique, la "ville royale" apparaît plus aérée, bien que les maisons soient toujours à plusieurs niveaux, mais les rues sont plus larges. Autour de la grande place triangulaire centrale (Place Széchenyi) se rangent les bureaux de l'administration et des services publics. Le centre commercial comprend l'axe de la rue Kosuth qui limite la ville royale, et son prolongement autour de la Place Rákóczi dans la zone entre les villes épiscopale et royale, où se concentrent les commerces spécialisés. Ce cloisonnement des fonctions urbaines remonte à l'origine de la ville et trouve son explication dans la séparation

juridique d'Esztergom en quatre "villes" qui ne ont réunies qu'en 1895.

Les deux autres "villes" historiques, Szenttamàs et Szentgyörgymező, encore très distinctes, entourent le mont du Château au Sud-Est et au Nord. Jadis tenu par des serfs logeant dans de minuscules maisons élémentaires, Szenttamàs a gardé ce style d'habitat, la place des serfs étant de nos jours occupée par le prolétariat urbain dans des logements insalubres, presque des taudis. A Szentgyörgymező, plus aéré, un quartier semi-rural s'est constitué où dominant les agriculteurs.

Si la ville épiscopale et Szenttamàs étaient entravés dans leur extension par les contraintes naturelles, la ville royale s'est progressivement étendue vers le Sud jusqu'aux digues défendant la ville des inondations du Danube. Le noyau urbain est entouré par un vaste quartier de résidence, de style bourgeois, avec des maisons à un seul niveau, mais jointives sur la rue. Dans la partie la plus ancienne bordant le Danube, le "quartier des artisans". la densité de construction est telle que même les cours intérieures manquent parfois.

De l'autre côté de la rue Kossuth, le tissu urbain se relâche un peu, et au contact de la montagne apparaît même une zone semi-rurale. La rue Kossuth, partageant

symétriquement ces quartiers méridionaux, joue le rôle d'axe commercial, mais en s'éloignant du centre les commerces sont de plus en plus banals. L'animation reprend au niveau de la place des Héros (Hösök) où aboutissent deux larges rues, construites au-dessus de l'ancien fossé de fortification. La gare, très à l'écart au Sud, n'a pas joué de rôle dans l'évolution de la structure urbaine jusqu'en 1945 : son isolement s'est aggravé par le fait que le lien ferroviaire n'a pas créé ici une activité industrielle notable. Au lieu des quartiers populeux, une large zone pavillonnaire ceinture la cité au Sud et des villas plus cossues grimpent sur les collines dominant la ville à l'Est.

La structure urbaine d'Esztergom peut être prise comme exemple des villes de la Transdanubie et de la Dorsale. On y retrouve le rôle fondamental de l'histoire, par la puissance urbanisatrice de l'état ou de l'église ; la juxtaposition d'unités et de traditions urbaines à la base du type d'organisation spatiale, du style de construction et du contenu social particuliers et individualisés ; on observe la nette séparation des fonctions centrales, signe d'une maturité urbaine, enfin on perçoit aussi une adaptation à la topographie qui s'ajoute à la variété de l'image urbaine, en face de la monotonie et la non différenciation de la ville de l'Alföld.

Villes royales, villes épiscopales, villes for-

teresses dans la Transdanubie et la Doraale, la tradition urbaine est partout vivante, d'autant plus que ces régions ont été beaucoup moins touchées par l'invasion turque que l'Alföld. Ainsi, la continuité urbaine a pu être préservée et les différents quartiers reflètent le bourgeoennement urbain. La différenciation véritable s'amorce avec la construction de voies ferrées et l'industrialisation. Certaines villes stagnent, défavorisées par l'évolution, telles Esztergom, Kőszeg, Sárovar, Balassagyarmat, Sárospatak. D'autres par contre s'agrandissent jusqu'à perdre leurs caractères d'origine comme Pécs, Győr, Miskolc ou Székesfehérvár, en incorporant des quartiers de résidence et des faubourgs industriels très ramifiés. C'est cette période de la fin du XIXe siècle et du début du XXe, qui crée quelques villes d'origine villageoise basées sur une structure urbaine originale : c'est le cas de Szombathely, de Nagykanizsa, de Zalaegerszeg, de Szekszárd, de Salgotarján, d'Ozd. Mais partout, les caractères urbains restent très différents de ceux des villes de l'Alföld.

B - LA RECHERCHE DE MODELE URBAIN : 1950-1965.

La conception de la ville telle qu'elle est héritée du passé, avec sa structure fondée sur la ségrégation sociale et économique, est rejetée par la nouvelle société

sans classes. Aussi à défaut de pouvoir remodeler la ville, s'efforce-t-on de changer son contenu humain et fonctionnel. Avec sa concentration de population et la richesse de ses activités économiques, la ville a eu de tout temps et dans toutes les sociétés valeur de symbole ; la société socialiste n'y échappe pas. Concevoir la ville à l'image de la société explique cette recherche fiévreuse de modèles qui a dominé les années 1950 et le début des années 1960 et qui s'est matérialisée par la création des "villes nouvelles socialistes". Mais avant que de ces expériences urbanistiques ne surgît un archétype, le déferlement de l'émigration rurale a déjà provoqué la transformation des villes. De 1950 à 1965 se développent donc deux phénomènes contradictoires : la construction très ordonnée des villes nouvelles et la croissance marginale, spontanée et anarchique des autres villes, surprises par l'émigration rurale soudaine et débordante.

1 - Les priorités économiques et sociales entraînent l'anarchie urbaine.

Le nivellement de la société, de l'industrialisation et l'accroissement démographique rapides influent fortement sur la structure urbaine traditionnelle qui subit de profondes mutations. Mais le manque de coordination dans la politique urbaine, la maigreur des crédits mis à la disposition des pouvoirs publics et une certaine irresponsabilité des élus laissent s'insinuer l'anarchie dans la struc-

ture urbaine.

- a) La structure urbaine traditionnelle reposant sur la régrégation sociale est rejetée.

Excepté quelques grandes villes durement éprouvées, les destructions de la guerre n'ont pas anéanti les villes pour simplifier la tâche du socialisme naissant, qui a dû s'accomoder des structures existantes héritées d'un long passé. Or cette structure urbaine, parce qu'elle rappelle un passé renié, est gênante.

Elle l'est d'abord dans sa définition légale. Pour des motifs socio-politiques, les banlieues ouvrières "rouges", dès leur création, ont été exclues de l'unité urbaine. Dès 1950, ces discriminations administratives sont effacées, par le biais des modifications de territoires qui ont reclassé plusieurs villes de la Transdanubie et de la Dorsale (1). Dans les villes de l'Alföld, c'est le phénomène inverse qui joue avec le détachement des tanyas en vue de la formation de nouveaux villages. Dans l'un comme dans l'autre cas, l'espace physique et social de la ville change fondamentalement.

Avec ses quartiers différenciés, la structure

(1) Le plus important de ces rattachements, en dehors de la banlieue de Budapest, concerne Miskolc, réuni à la ville de Dicsgyor, bastion de la métallurgie lourde.

urbaine repose sur la ségrégation sociale, en opposition avec la société nouvelle en gestation. En quelques années, on ne peut rebâtir toute une ville, aussi s'efforcera-t-on de changer le contenu social dans un premier temps. La nationalisation des immeubles de location et la confiscation des biens de la grande bourgeoisie et de l'Eglise sont les premiers actes. Dans un deuxième temps, la redistribution indifférenciée des logements est destinée à généraliser l'uniformité sociale des quartiers d'habitation par un brassage important. Les logements pourvus de commodités, spacieux, à loyer très modéré, seront attribués aux représentants de la classe ouvrière et aux nouveaux citadins venus de la campagne. C'est cette nouvelle couche de la société qui peuplera les zones de résidence proches du centre-ville. Par suite des normes de logement sévères, la densité d'occupation sera telle qu'elle se situera au-dessous des limites de l'espace vital, surtout dans les quartiers centraux.

Les changements les plus visibles concernent le centre urbain où se concentraient les fonctions tertiaires. La nationalisation du commerce et des services donne alors le coup de grâce à une multitude d'échoppes. Une faible partie seulement des locaux sont réutilisés à des fins commerciales par les nouvelles entreprises de distribution. La plus grande partie sert d'entrepôts ou tout simplement de logements. Il en est de même pour les établissements de services. Nombre d'hôtels et de banques sont transformés

en bureaux ; quant aux monastères et convents, leurs dimensions les prédestinaient à devenir des casernes. Les résidences luxueuses sont transformées en maisons de la culture, jardins d'enfants, musées ou écoles. Souvent même l'industrie gagne la proximité du centre et selon la disponibilité de locaux, les entreprises s'installent dans les cours, dans les anciens ateliers aggrégés. Au premier exemple unique il est vrai, dans l'ancien palais de la préfecture comme à Balassagyarmat ; toutes les activités urbaines sont introduites pêle-mêle dans le centre.

Dans toutes les villes on peut déceler ces transformations. Dans le centre de Buda, par exemple, les monastères de Franciscains et de Cisterciens contiennent parfaitement comme casernes, tandis que la Synagogue devient le siège de la coopérative des avocats ; le café Kozponti est choisi comme maison de la culture, la Banque de Crédit Agricole déplace la Compagnie d'Electricité et la Compagnie de gros (Hajai Textilgyárosok Vállalat) ouvre pour ses succursales régionales dans la grande place centrale de la ville. L'industrie, elle aussi, comme partout, elle se répartit indifféremment dans la zone urbaine, elle s'installe souvent même dans le coeur de la ville, comme l'indique la figure n° 91.

Les profits de cette situation sont les suivants : le marché de la grande place disparaît, reporté dans

le tourbillon de la collectivisation des terres, des restrictions et des taxations. Certes, paysans, maraîchers et colporteurs cherchent à se réunir, mais loin du centre, sur quelques petites places discrètes. Les manifestations publiques ou religieuses étant interdites, la grande place centrale cesse d'être le forum. D'ailleurs elle sera rapidement transformée, agrémentée d'arbres et de fleurs, qui coupent la perspective jusqu'alors fermée par la masse imposante d'un édifice religieux. C'est le cas notamment de la grand'place, jadis renommée pour ses foires régulières et son animation quotidienne comme à Debrecen, Kecskemét, Cegléd, Hodmezövärsárhely (1). Enfin sur cette place, dont le nom rappelle l'un des moments importants de l'histoire récente, sont érigés les nouveaux symboles : statues de Staline ou de Lénine, monument à l'armée soviétique. Les parcs sont aménagés de telle façon qu'un vaste espace soit réservé aux fêtes officielles, aux mouvements de troupes et à la masse disciplinée des manifestants qui débouchent de la principale avenue pour venir écouter le discours de circonstance.

Mais cette place est aussi à tout le monde. Le flâneur trouvera peu d'intérêt dans les vitrines sans recherche, sans goût, mais le parc séduit avec ses bancs, ses

(1) Erdei F., 1973.

fontaines, et ses ^{jeux d'eau} jeux d'eau...
lisés, remplis de monde, l'on n'y vient pas pour discuter
mais pour se détendre. Finalement, si l'image extérieure
de la ville ne change pas, les modifications sont néanmoins
profondes. La ségrégation sociale disparaît, estompée par
le brassage intra-urbain qui enlève toute définition socio-
économique aux quartiers.

b) La recherche du moindre coût pousse au gaspillage
de l'espace.

L'accroissement démographique fulgurant qui in-
téresse la majorité des villes exige la construction de
nouveaux ensembles d'habitation.

Contrairement au processus d'urbanisation qui
régit le développement des villes nouvelles au cours des
années 1950 et 60, dans la plupart des autres villes hon-
groises, on observe une très grande hétérogénéité de cons-
tructions à l'origine d'une évolution déordonnée de la
structure urbaine.

L'évolution est spontanée jusqu'au milieu des
années 1960, en grande contradiction avec la planification
économique stricte. Si les plans prévoient l'implantation
d'un ensemble unique à un emplacement déterminé et l'aggre-
gation de ces éléments nouveaux dans une ville donnée, on ne se préoccupe guère de
l'insertion de ces éléments nouveaux dans le tissu urbain

préexistant.

L'objectif primordial est le coût le moins élevé possible des installations. L'utilisation des immeubles d'habitation à fin d'administration, l'occupation par l'industrie de certains bâtiments publics inutiles et vastes, sont des aspects de ces préoccupations d'économie mais leur portée est limitée. La tendance générale est l'utilisation intégrale des surfaces libres. Pendant que l'urbanisation de la périphérie des villes bat son plein, simultanément on remplit rapidement les terrains constructibles du centre urbain.

Les constructions décidées par l'Etat et comprenant toujours de nombreux logements se font à la périphérie où de grands espaces sont disponibles. Le plus souvent, des programmes de construction de 100 à 200 logements font surgir une dizaine de bâtiments de cinq à six étages, d'autant plus insolites qu'ils avoisinent des quartiers pavillonnaires. Ce n'est que dans quelques villes fortement industrialisées que l'implantation de grands ensembles est le résultat d'une action concertée, comme à Pécs ("Uránváros"), à Szeged ("Odesza"), à Miskolc ("Györikapu"), à Veszprém ("Könyvtár"), à Ózd ("Bolyok") ou encore à Debrecen, à Győr, à Szentbathely et à Szolnok. Mais en règle générale les ensembles comprennent des bâtiments peu nombreux et ne forment pas d'unité structurée. A ces constructions périphé-

rière. L'ajout des remplissages, de la part de l'externe des villes, au gré de besoins fonctionnels trop souvent étrangers à l'harmonie de l'environnement. C'est tout particulièrement dans les centres historiques qui ont beaucoup souffert pendant la guerre que ce remplissage a causé le plus de tort. A côté d'incontestables réussites de restauration (comme à Székesfehérvár, Kőszeg ou Eger, de grosses erreurs ont été commises. Ainsi par exemple, la place Orsolya à Sopron, un des joyaux de l'architecture romantique est complètement défigurée, ou encore à Békéscsaba où le bâtiment élevé de O.T.P. (1) détruit totalement l'harmonie des tours de l'axe urbain central place Szent István - avenue Szabadság.

La majorité des constructions relève du domaine privé ou coopératif, comme c'est le cas, presque exclusif, des villes de l'Alföld (2). Dans ces villes, la maison individuelle, avec étage et entourée de son petit jardin, est très appréciée, ce genre prolifère et la périurbanité, augmentant ainsi la superficie de la ville et rendant l'organisation de l'infrastructure encore plus difficile. Dans le cas de ces maisons, il ne s'agit qu'exceptionnellement de lotissement ordonné ("Actions des Mineurs", loti-

(1) O.T.P. = Compagnie d'Assurance Nationale.

(2) Entre 1960 et 63, au moment crucial de l'immigration urbaine, la participation de l'Etat dans la construction de logements est inférieure à un tiers de l'ensemble dans 18 des 29 villes de l'Alföld. (Source : Dallos F., Szabady E., 1966).

sements de la Jeunesse communiste ("KISZ"). Construites avec des moyens financiers limités, utilisant le plus souvent des matériaux de récupération, ces "maisons familiales" de la couronne urbaine sont médiocres par la qualité et insalubres par le manque général de visibilité. Cela se rencontre partout, mais tout particulièrement dans les villes de l'Alföld dont l'activité est intense, Debrecen, Kécskémét, Békéscsaba, Nyiregyháza, Szeged. Son extension devient alarmante.

c) La planification économique autoritaire mène à l'empirisme et à l'incohérence en matière urbaine.

Comment peut-on expliquer une telle situation? Il y a apparemment une contradiction entre la planification économique stricte et la croissance anarchique des villes. Examinons les facteurs qui peuvent agir dans le milieu urbain : l'autorité en matière urbanistique, le contenu de la législation en vigueur, les moyens financiers pour réaliser les plans, l'attitude des pouvoirs locaux et de la population.

Dès 1946, est créé un Ministère de la Construction et des Travaux Publics, au sein duquel fonctionne un Institut d'Urbanisme ("Terint"), haute autorité en matière urbanistique mais qui s'est préoccupée avant tout de l'habitat rural. En 1953, ce Ministère a été supprimé, la direction de la conception urbanistique était alors placée

sous l'égide de l'Office National de la Construction, la direction de la planification urbaine revenait au Ministère de la Construction et la direction pratique des opérations dépendait des autorités départementales et municipales sous la coupe du Ministère de l'Economie des Collectivités Locales. En 1957, de nouveau on centralise les instances de décision dans le cadre du nouveau Ministère de la Construction, qui gardera ses attributions jusqu'en 1967. Ces phases de centralisation et de décentralisation successives, favorisent un climat d'instabilité qui paralyse toute réalisation.

Grâce à ses aspects progressistes, la loi d'Urbanisme de 1937 reste le principe législatif fondamental de l'urbanisme d'après-guerre, renforcé par le Règlement National de la Construction (1947). Cette loi prescrit l'élaboration de plan de développement pour chaque ville, la définition des secteurs de construction, l'établissement d'une zonation fonctionnelle et la hiérarchie du réseau de communications. Les décrets-lois de 1951 et de 1955 complètent cet ensemble de règlements mais n'en modifient guère la substance. Un nouveau Règlement National de la Construction voit le jour en 1960, beaucoup plus détaillé, donnant des instructions sur la différenciation de la zone interne et externe des villes, élaborant les principes de classement des zones fonctionnelles urbaines, réglementant les lotissements et les styles de construction, s'occupant même

de questions mineures, comme l'emplacement des enseignes lumineuses et la décoration des étalages.

Malgré le caractère ambitieux de ces réglementations, il reste plusieurs problèmes non résolus, si l'on considère que le droit d'expropriation est trop limité et non systématique, qu'un propriétaire d'un terrain situé en plein coeur d'une ville n'est nullement tenu de construire; de plus le prix du terrain constructible et les modalités des transactions n'ont pas été reconsidérés ; on n'attache pas d'intérêt à la valeur du terrain en fonction de sa situation géographique ; enfin il n'y a pas de réglementation spéciale concernant les ensembles historiques, et les plans d'urbanisme imposés ne sont pas subordonnés aux plans régionaux. Ces questions ne seront traitées que par le Code d'Urbanisme de 1964, qui n'entrera en vigueur qu'après la période que nous considérons.

Une des entraves à l'organisation urbaine est la politique foncière, ou plus exactement son inexistence. Le prix dérisoirement bas des terrains susceptibles d'être construits, fixé sans tenir compte de la valeur commerciale (l'emplacement) et la quasi-nullité de la taxe d'occupation du sol, contribuent puissamment au désordre. Les entreprises collectives recevaient pratiquement, sans aucune redevance financière, la superficie qu'elles convoitaient. L'ignorance de la valeur vénale de la terre poussait au gas-

pillage, à l'étendue sans raison des surfaces d'occupation du sol et à la construction horizontale. Les lots de construction de maisons faisaient l'objet d'un marché libre, dont s'accaparait le privé. Jusqu'en 1965, il n'était pas rare d'observer des prix inférieurs à 10 Ft le m² dans les zones intra-urbaines ! Aucune loi n'interdisait la possession de plusieurs lots ; aussi, le problème de logement devenant de plus en plus aigu, la spéculation fleurissait-elle, et les constructions sans ordre, utilisant des matériaux de récupération se multipliaient-elles n'importe où et n'importe comment, surtout dans les grandes villes.

Il est indéniable qu'une certaine hésitation et beaucoup d'incohérence marquent la conception de l'urbanisme dans ces années 1950 et au début des années 1960. Mais ces insuccès font apparaître une réalité douloureuse : les possibilités financières ne sont pas en rapport avec une certaine volonté d'urbanisation. Nombre de municipalités ont effectué leur plan d'occupation du sol et leur schéma d'aménagement (1) et en ont envoyé les projets qui sont restés lettre morte faute de financement ; les Conseils locaux en effet ne pouvaient supporter les charges d'exécution, et l'aide de l'Etat était trop faible, sauf dans quelques villes privilégiées (2). Le budget des collectivités

(1) Préparé par les Instituts d'Urbanisme de Budapest ou des cinq grandes villes.

(2) Avant tout les grandes villes, les villes nouvelles et les chefs-lieux de département.

locales (presque entièrement d'Etat) n'était pas en rapport avec leurs besoins mais avec le chiffre de leur population. Aussi, devant la pression démographique provoquée par l'immigration, la priorité a-t-elle dû être donnée aux logements les moins chers, pour pouvoir construire le plus possible avec une somme d'argent fixe. L'échec de l'urbanisation au cours de cette période provient du fait que la croissance urbaine a été trop soudaine, et elle a dépassé la capacité financière de l'Etat. Devant l'urgence de la question de logement, tout le reste devenait subitement secondaire.

Le dernier facteur qui explique en partie cette situation extrême, est l'inertie de l'industrie du bâtiment, tant du point de vue de la capacité que du point de vue technologique, encore que cette industrie doive travailler avant tout pour les grands objectifs industriels nationaux, puis pour Budapest, pour le Balaton et enfin pour quelques villes industrielles. Alors, nécessité faisant loi, les solutions, inacceptables dans d'autres situations, ont été retenues.

2 - La recherche de modèle : la "ville-cité" des années 1950.

Ne pouvant transformer toutes les villes à sa guise, n'ayant pas non plus une véritable conception de la ville, la société nouvelle se tourne vers la constitution d'un modèle. Parallèlement à l'anarchie quasi-générale de

la croissance urbaine, commence dans les années 1950 l'épopée des villes nouvelles.

La solution de miser sur la construction des villes nouvelles était bien motivée. D'abord, la réalisation intégrale coûtait moins cher que la rénovation urbaine. Elle était plus économique aussi pour l'organisation des transports, car les habitants futurs devaient travailler sur place. Elle était aussi nécessaire politiquement et socialement : la main-d'oeuvre nombreuse libérée d'un coup par la collectivisation pouvait être embauchée par milliers sur les chantiers de construction, faute de travail industriel suffisant. Ces hommes déracinés, appelés en masse vers ces chantiers, pouvaient être considérés comme des pionniers d'une nouvelle société en construction. Bien organisés, encadrés, ils pouvaient servir d'exemple à tout le pays. Et puis, il était de bon ton d'imiter l'Union Soviétique qui, dans les années 30, avait choisi cette voie.

Puisque la nécessité de construire des villes nouvelles semble être admise à tous points de vue, ces villes deviennent nécessairement des symboles tangibles des bienfaits du socialisme. Dans la localisation des villes, on soignera particulièrement l'effet de contraste, entre l'ancien et le nouveau.

Mais dans sa structure, dans son organisation,

cette ville ne devait ressembler à rien de ce qui existait déjà. Il s'agissait de construire une ville "socialiste", un modèle de l'urbanisme socialiste. Il existait bien l'exemple soviétique mais le cadre géographique hongrois et la structure sociale ne s'y prêtaient guère. Les lois d'urbanisme en vigueur dans le pays, ne pouvaient suppléer à cette défaillance.

C'est dire que la tâche a été particulièrement malaisée, ralentie par les hésitations stériles, les compromis et les échecs. Mais de cette expérience sans cesse remise en cause est née une conception, plutôt une compréhension du rapport entre la société nouvelle et le cadre qu'elle souhaite. Ainsi, le rôle des villes nouvelles apparaît fondamental, dans ce sens qu'elles ont été le banc d'essai de l'urbanisme actuel.

a) La conception économique de la ville nouvelle :
équilibre entre population, emploi et habitat.

La préoccupation majeure des urbanistes hongrois est de maintenir une harmonie entre la population, l'emploi et les logements disponibles. La construction de l'objectif industriel choisi est menée parallèlement à celle des logements d'habitation. C'est au rythme d'ouverture des sections de production que les nouveaux quartiers s'élaborent. La ville est subordonnée aux nécessités de main-d'oeuvre, ce n'est pas une population résidente qui appel-

le à la création d'emplois. Dans cette perspective, les planificateurs prévoient la taille de la ville nouvelle en fonction de la capacité d'emploi de l'usine une fois terminée. On projette au début des années 1950, 25.000 habitants à Dunaujváros, 18.000 à Kazincbarcika, 14.000 à Groszlány, 20.000 à Komlo et à Värpalota, 16.000 à Ajka. Mais très rapidement, il faut réviser ces normes.

Toutefois l'observation du rythme d'évolution de la population, de l'emploi et du logement montre un certain parallélisme, qui n'exclut pas de très fortes fluctuations.

Ce sont ces accélérations et ralentissements brutaux qui font que l'équilibre entre ces trois facteurs n'existe jamais en réalité ; l'histoire de l'évolution est celle d'une continuelle succession de phases de rattrapage. Ainsi donc, le principe demeure ; mais le contenu et les moyens de l'atteindre ne sont pas toujours ceux que l'on envisageait au départ.

Ces décalages proviennent de la dépréciation du facteur démographique qui a fait sous-estimer le dynamisme de la population. Les caractéristiques démographiques sont considérées sous l'angle habituel des villes hongroises, alors que la population des nouvelles villes dans les années 1950-59 a une natalité 2,5 fois supérieure à la

moyenne urbaine hongroise, la nuptialité dépasse la moyenne, et la famille-type des villes nouvelles compte 3,5 personnes en face de 3,25 pour les autres villes. Dans de telles conditions, l'accroissement démographique est fulgurant et dès 1960 les prévisions sont largement dépassées.

TABLEAU XXXII

Population des villes nouvelles (Millier d'habitants) (1)

	1949	1960	1963	1965	1967	1970	Prévision 1990
Dunaujváros	3.9	31.0	39.1	41.7	44	44.2	75
Ajka	8.5	15.4	17.8	19.5	21	19.6	25
Komló	4.1	24.8	26.8	27.3	28	28.2	30
Oroszlány	3.7	13.1	17.6	18.9	20	18.2	25
Várpalota	9.7	21.2	24.2	25.1	27	24.5	25
Kazincbarcika	3.8	15.2	21.8	25.4	29	25.9	40

La sous-estimation de la population vient aussi du fait que les prévisions ne comptaient ni les emplois industriels induits, ni les besoins d'utilisation de la main-d'oeuvre féminine, ni surtout la nécessité d'emplois tertiaires. L'emploi industriel reste trop peu différencié dans les villes nouvelles et le sous-emploi tertiaire devient catastrophique.

(1) K.S.H., Volumes de recensement de 1970.

TABEAU XXXIII

Emplois tertiaires dans les villes nouvelles

	Nombre d'emplois			Emplois pour 1000 habitants		
	1949	1960	1970	1949	1960	1970
Dunaujváros	220	5010	6610	56	194	148
Ajka	360	1570	2180	43	100	107
Komló	240	2450	3240	35	98	116
Oroszlány	120	1010	2080	33	77	114
Várpalota	1160	2340	2950	105	110	116
Kazincbarcika	270	1510	3450	53	99	132

Encore en 1970, les villes nouvelles n'offrent qu'un nombre d'emplois tertiaires qui reste parmi les plus faibles en Hongrie, du niveau des villes de l'Alföld. Dans les autres villes où le taux d'activité industrielle est comparable à celui des villes nouvelles (Salgotarján, Győr, Tatabánya, Véc, Mosonyvár, etc.) l'emploi tertiaire pour 1000 habitants en 1970 se trouve entre 160 et 180.

D'une façon générale on a méconnu dans les projets de villes nouvelles le rôle des facteurs humains. Concentrer 10.000 emplois de métallurgie en un point de l'espace (comme à Dunaujváros) entraîne la naissance d'une véritable ville dans toute sa complexité, tant du point de vue des activités que des rapports humains. On a voulu implanter des cités d'habitation étroitement contrôlées, ce

qui aurait été encore possible avec 2 ou 3.000 emplois, mais non avec 10.000. Même dans l'état actuel de sous-emploi, la ville qui est née des besoins de l'usine a trois fois plus d'actifs que ne peut en employer cette usine.

Le parallélisme entre croissance démographique et emploi industriel de base n'a été effectif que dans les dix premières années ; s'étant ensuite agrandie, la ville est portée par sa croissance interne, liée à l'extension de la consommation.

Ces décalages ont des incidences fâcheuses sur les prévisions de logement. Malgré la concentration d'une partie importante de la capacité de l'industrie de bâtiment dans les villes nouvelles, le rythme de construction ne peut être maintenu au niveau de la création d'emploi. Dans une première période, allant de 1949 à 1956, ce déséquilibre dégrade les conditions d'habitation et multiplie des mouvements pendulaires dans une large zone géographique. Au surpeuplement des logements s'ajoute la présence des baraquements formant de véritables bidonvilles aux alentours des usines. Même en 1960, on compte 2,1 à 2,5 personnes par pièce d'habitation. Les cadences de construction ne s'accroissent que dès le moment où, à partir de 1965, on utilise les grands éléments préfabriqués et l'on accepte le principe de la construction pavillonnaire privée ; mais l'écart n'est pas encore comblé, malgré le ralentissement de la

croissance démographique. En 1966, on compte à Dunaujváros 3.500 demandes de logements non satisfaites et ailleurs, selon les villes, le quart ou le tiers des employés sont des migrants quotidiens.

La tension existante est aggravée par la taille des logements qui reste nettement insuffisante. On a prévu des logements en fonction de la composition de la famille hongroise moyenne. Or nous avons pu voir que dans les villes nouvelles, les familles sont plus nombreuses. Selon la ville considérée, le tiers, voire la moitié des logements n'a qu'une chambre, un peu plus de la moitié des logements possède 2 chambres et dans 5 à 10 % seulement, l'appartement est plus spacieux (1). La demande quantitative de logements étant toujours très forte, l'amélioration qualitative ne peut être que très lente.

Malgré toutes ces imperfections, le rattachement de la ville nouvelle à un objectif industriel important permet une croissance autonome. L'emploi industriel massif offert crée un foyer de production et de vie urbaine, dont la force attractive sur la campagne est considérable. Une première étape, la plus difficile est ainsi franchie. Mais il est souhaitable que les activités se diversifient pour que le tertiaire prenne le relais et que de ce

(1) Dallos F., Szabady E., (éditeurs), 1966.

lieu d'activité intense, naissse une véritable ville. C'est actuellement la principale préoccupation des responsables des villes nouvelles.

b) La conception urbanistique de la ville nouvelle :
séparation des fonctions de résidence et de pro-
duction.

Inspirée des exemples anglo-saxons et soviétiques, l'idée maîtresse de la structuration urbaine est celle de la séparation des fonctions. L'activité industrielle est concentrée dans une zone strictement délimitée, dont l'emplacement est décidé en fonction des vents dominants. Le périmètre d'habitation est séparé de la zone industrielle par une large ceinture verte, le plus souvent forestière. Cet espace interstitiel doit avoir des ramifications à l'intérieur des quartiers d'habitation, de manière à lui donner un aspect de cité-jardin.

Ces principes ont été pleinement réalisés dans les villes créées de toutes pièces comme Dunaujváros ou Leninváros. A Dunaujváros (voir figure n° 98), les quartiers d'habitation sont bordés à l'Ouest, par des terrains vagues et des labours qui les isolent de la grande route et des bruits et fumées de la gare ; au Nord, le village ancien, avec ses maisons basses en ordre lâche, entourées de vergers et de vignes, compose un espace très aéré, verdoyant. A l'Est, la ville s'appuie sur le Danube, large ici de 600

mètres, et dont la rive abrupte (loess) a été tronçonnée en une succession de terrasses, servant de promenades et descendant en pente douce jusqu'au bois bordant le fleuve. Le port minéralier très fréquenté, est à l'écart sur une des îles du fleuve (île de Szalk) qu'on a reliée à la terre ferme au niveau du village ancien. Au Sud Sud-Est, une zone géométrique de près de cent hectares piquetés de peupliers, met la ville à l'abri des nuisances du complexe industriel. Cette ceinture verte, protégeant la cité des vents dominants secondaires Sud-Nord (les principaux sont Nord-Ouest - Sud-Est) a une largeur variant entre 400 à 800 mètres, mais le long des grandes avenues de la cité elle pénètre au coeur même des zones d'habitation. Ce cloisonnement de l'espace par des bois et cultures aboutit à une séparation très nette de Dunaujváros en trois unités enserrées entre le chemin de fer et le Danube et qui se succèdent du Nord au Sud : le village ancien et son appendice le port minéralier, la cité d'habitation nouvelle, enfin la zone industrielle (1).

Les villes nouvelles qui ont grandi auprès d'espaces déjà largement bâtis, n'ont pu réaliser que partiellement cette zonation. A Komlo et à Ajka, les établissements de caractère industriel s'alignent dans le fond de la vallée où courent route et voie ferrée. La plupart des

(1) Schultz J., 1971.

lieux de production existaient déjà avant la guerre. Les nouveaux quartiers d'habitation se sont implantés près de la zone industrielle axiale centrale, mais on a préservé les versants boisés, en construisant sur les plateaux qui dominent le fond de la vallée. A Värpalota trois villages anciens proches et deux grandes usines à l'Ouest et au Sud constituaient les noyaux. On n'a pas prévu de relier les trois villages par la ville nouvelle, au contraire, on a gardé le tronçonnement et les intervalles servent d'espaces-tampers. Les nouveaux quartiers d'habitation s'élèvent au milieu du village central, remplaçant d'anciens alignements villageois. Ici la zone verte non bâtie et les quartiers verdoyants des anciens villages forment un écran entre la nouvelle ville et les nuisances industrielles. Malgré tous ces efforts, à Komlo, Ajka et Värpalota, la pollution urbaine atteint un seuil alarmant.

Cette zonation rigoureuse de 1950 a subi quelques modifications, soit par suite de l'évolution des conceptions, soit par manque de coordination. Ainsi, des petites unités industrielles nouvelles, non polluantes se trouvent désormais placées à l'intérieur des quartiers d'habitation comme à Dunaujváros ou Fertőszekcső, pour diminuer encore la distance résidence-lieu de travail. Plus fréquentes sont les solutions empiriques. Ainsi à Ajka, au centre géométrique de l'agglomération, s'agrandit démesurément le terrain jonché de déchets des usines de bauxite

et de la centrale thermique, créant un point noir entre les quartiers d'habitation et les usines. A l'Est de la gare, une vieille briqueterie continue à polluer l'air du quartier des maisons familiales (1). A Komlo, en vingt ans, rien n'a été fait pour déplacer la gare de triage, la trieuse à charbon et les deux ou trois usines anciennes qui, au coeur de la ville, continuent à gêner les riverains.

La prolifération des constructions individuelles détruit aussi l'unité, sans y introduire quelques variétés harmonieuses dans l'espace construit. Toujours à Ajka, au Sud des usines, ont surgi des pavillons individuels dans l'anarchie la plus complète. Bien qu'elle soit la plus ordonnée des villes nouvelles, Dunaujváros n'est pas exempte de ces initiatives non contrôlées. Des cités construites en hâte pour les ouvriers du bâtiment et qui devaient être temporaires, existent toujours au Sud et à l'Est de la zone industrielle, dans la direction des vents dominants (2).

La zonation trop stricte, prévue pour des villes beaucoup plus petites que ce qu'elles ne sont devenues, porte en soi les graves problèmes de l'extension. Ainsi Dunaujváros ne peut s'étendre qu'en empiétant sur le village

(1) Markos Gy, 1967, p. 130.

(2) "Déli vârosrészt", "Radar", "1000-es lakotelep".

ancien, dont la rénovation a commencée. Le problème est identique à Oroszlány et à Várpalota.

Le deuxième élément fondamental de la structuration urbaine des villes nouvelles est la hiérarchisation des voies de circulation. Les axes vitaux, larges et souvent dédoublés, relient zone d'habitation et zone industrielle. Les carrefours de grands axes sont évités, ou se nouent à l'extérieur de la zone d'habitation, par exemple dans l'espace vert intercalaire. Les routes nationales ne traversent pas la ville, qui leur est reliée par des bretelles.

Les axes majeurs de liaison cité-zone industrielle, divisent régulièrement la zone de résidence en quartiers qui comptent chacun autour de 5.000 habitants (10.000 à Leninváros). De ces axes partent les voies pénétrantes découpant le quartier en une succession d'unités de voisinage (quatre en général par quartier). Ne pénètrent à l'intérieur des unités, que des voies de desserte qui finissent en culs-de-sac ou en parcs à voitures.

c) Le cadre de vie.

La ville est organisée en cellules de base responsables de leur vie sociale et économique autonome : les unités de voisinage. Encadrées par des voies de pénétration urbaine, elles se distinguent nettement sur le plan. Leur

individualité est fortement soulignée vers l'extérieur par des bâtiments hauts, alignés, ne laissant que très peu d'ouverture vers les axes de circulation, et qui délimitent un havre central vaste, fleuri, loin des bruits de la circulation et où se concentre la vie sociale. Contrastant avec les bâtiments imposants et le formidable écran qu'ils forment, dans la cour intérieure tout est délié, varié, restant à l'échelle de l'homme, tels ces bâtiments de service d'un ou deux niveaux, des bouquets d'arbres et parterres de fleurs, des terre-pleins avec jeux d'enfants, les allées piétonnières ponctuées par l'alignement des lampadaires, zone de sécurité et de contact, cet espace central est le siège de la vie sociale, fortement structurée. Au milieu de la cour, dans les bâtiments bas et allongés, se trouvent des services élémentaires : crèche, garderie d'enfants, école maternelle et primaire, service social, commerces quotidiens, médecin de quartier. Si des magasins et services de première nécessité se dispersent parmi les immeubles, le supermarché s'adressant à une clientèle plus nombreuse, avoisine le cinéma, le centre culturel et le bureau de poste pour la desserte de deux ou trois unités de voisinage, à leur zone de contact, sans qu'il y ait pour autant un regroupement de services dans un espace réduit.

Toutes semblables, les unités de voisinage se juxtaposent à la manière d'un puzzle pour constituer la ville. De cette homogénéité de structure se dégage une mo-

notonie que les espaces verts minutieusement soignés, n'arrivent pas à dissiper. Cette impression d'uniformité est provoquée autant par le type de construction que par la pauvreté de l'architecture et l'absence de véritables centres urbains.

Le style urbanistique des villes reflète les vicissitudes de cette période de recherche d'une nouvelle voie de l'urbanisme. On peut en effet distinguer trois grandes périodes successives.

Avant 1950, la forme et le style des bâtiments traduisent les influences germaniques d'avant la guerre. L'ensoleillement et l'emplacement dans un entourage vert agrémentent cette architecture de la première phase de construction que l'on rencontre autour de la rue Május 1 (1er mai) à Dunaujváros. Les bâtiments se disposent en ruban, en ordre lâche, en arrière de la rue, présentant des hauteurs uniformes (quatre niveaux) et des longueurs variées. L'architecture est plaisante et ce quartier apparaît encore, malgré les ajouts au goût discutable des années 50 (rue Görbe) - après 20 ans, en bon état.

La période de 1950 à 1955 est marquée par l'architecture stéréotypée de l'époque "stalinienne". Les ensembles fermés avec des cours intérieures, les alignements de façades maussades, suggèrent plus l'idée de casernes que

celle de foyer d'habitation. Cette laideur ne peut être camouflée par l'allure monumentale des rues au tracé rectiligne. C'est ce style "stalinién" qui s'impose aux villes nouvelles lors de cette période marquant des quartiers entiers comme ceux édifiés autour de l'avenue Vasmü (de l'Académie) et Kossuth à Dunaujváros, ou le long des avenues Béke (Paix) et Felszabadítok (Libérateurs) à Kazincbarcika.

Les années 60 rompent avec les styles imposés et introduisent une période féconde quant à la recherche de nouvelles voies, celles entre autres de l'architecture individualisée. Le quartier Baratság (Amitié) ou Romai tábor (Camp Romain) à Dunaujváros, sont de véritables bancs d'essai, où l'on trouve côte à côte des bâtiments de hauteur, de largeur, d'orientation, de couleur différentes. Essais architecturaux, ces bâtiments servent aussi d'expériences pour en évaluer le coût et l'entretien, et les avis de la population sont continuellement sollicités.

Ces études, ainsi que les nouvelles possibilités offertes par l'introduction des éléments préfabriqués, permettent aux villes nouvelles de renouveler leur cadre. L'urbanisme des années 1960 se veut beaucoup plus varié et adapté à l'environnement. Les alignements rigides, les fermures sur rues sont oubliés, la recherche de l'harmonie de verdure et de l'équilibre des volumes domine.

Le cadre de vie sobre est à l'image des logements, stéréotypé, et des commodités, uniforme. Il s'agit des logements pourvus de tout le confort élémentaire qui, dans le cadre hongrois et en comparaison des autres villes, paraît même luxueux. Indéniablement, la recherche des conditions nouvelles d'habitation a été une réussite ici, comme d'ailleurs l'insertion des usines dans l'équipement des cités d'habitation, afin d'utiliser au maximum l'énergie, comme le montre par exemple l'organisation du chauffage collectif.

Si dans le détail, au niveau des logements ou des unités de voisinage, on rencontre le souci d'organisation et de structuration, par contre, on n'a pas ressenti le besoin de structurer l'ensemble urbain : nées comme cités ouvrières, les villes socialistes n'ont pas de véritable centre.

Au début des années 50, on niait volontiers la nécessité du centre, objectant de ce fait le privilège qui serait donné à certains habitants de loger à proximité. Les établissements devant servir toute la ville sont dispersés dans les quartiers d'habitation. Sans recherche de style ou d'attrait, ces bâtiments se perdent dans la grisaille des immeubles d'habitation. S'il y a alignement, continuité de boutiques par exemple, cela ne signifie pas une sélection des établissements spécialisés. Sur un côté de l'avenue

Vasmü à Dunaujváros, où de nombreux points de vente se succèdent, commerces quotidiens et spécifiques se mêlent et n'occupent que le rez-de-chaussée des immeubles d'habitation, et leur alignement se termine brusquement par le grand hôtel ou l'hôpital. Il est vrai qu'une concentration, si minime soit-elle, a une force d'attraction humaine s'opposant au calme des autres rues.

En fait, le centre des villes nouvelles ne doit pas être cherché selon les critères habituels : ce n'est pas l'attrait commercial et architectural qui le définit. Le centre, c'est d'abord le forum où se déroulent de fréquents mouvements de masse et où se retrouve la population après les heures de travail. L'avenue large, droite, bordée de jardins et de bancs publics, correspond tout à fait à cette fonction, comme l'avenue Vasmü à Dunaujváros ou l'avenue Béke à Kazincbarcika. Cette "avenue des manifestations" aboutit le plus souvent à une place rectangulaire immense, fermée par des bâtiments d'administration (mairie, siège du parti communiste, etc..) et dominée par la statue de Lénine. L'autre aspect de ce centre est lié à la recherche de la sécurité dans une ville en chantier. Cette avenue rapidement terminée, véritable couloir bordé d'immeubles très élevés, cache le spectacle quotidien de désordre, et le caractère toujours inachevé des zones d'habitation qui se trouvent à l'arrière immédiat. Cette recherche de sécurité a besoin de points de repères : aux extrémités

de l'avenue s'élèvent des tours publiques imposantes, hôtel de ville et maisons des célibataires, par exemple à Dunaujváros, ou encore l'hôpital urbain et l'Institut technique des mines, à Kazincbarcika..

Les villes nouvelles présentent un modèle nouveau d'organisation. La conception de zonation fonctionnelle, l'harmonie des espaces verts, la hiérarchisation des unités d'habitation et des voies de communication, sont des réussites incontestables. La vie quotidienne de ces citadins, qui disposent d'une organisation socio-culturelle rationnelle, dans des logements neufs et bien équipés, est certainement plus plaisante que dans d'autres villes hongroises.

Et pourtant, dès 1956, la ville nouvelle socialiste est remise en cause par ses habitants eux-mêmes. On n'a pas su donner une "âme" à la ville, car on n'a pas cru au besoin physique d'un paysage urbain varié, des solutions individuelles et l'animation que crée et intensifie un centre urbain. La ville nouvelle socialiste en 1965 est une cité d'habitation parfaite, mais n'est qu'une cité d'habitation.

3 - La recherche d'un modèle : "la ville-centre" des années 1960.

Malgré leur imperfection dans certains domai-

nes, les villes nouvelles constituent des modèles d'organisation urbaine. Les expériences acquises ont été profitables dans la conception des grands ensembles collectifs que l'on édifie au cours des années 1958-65, à Budapest ou dans les grandes villes.

Pour la plupart des villes pourtant, ce modèle est inapplicable et presque inutile. C'est le cas des villes anciennes qui ont déjà un espace urbain saturé, autour d'un centre historique en déliquescence, incapable d'assumer le rôle de coordination de plus en plus complexe. Le succès limité de la ville nouvelle ne fait pas disparaître les problèmes de la ville de l'Alföld, aux prises avec son centre embryonnaire, ses quartiers insalubres et étendus dans la plaine, indéfiniment.

La croissance urbaine rapide ne fait qu'aggraver la situation dans ces villes. Alors, l'expérience tentée à Salgotarjân sera très attentivement suivie.

- a) Une ville de taudis ouvriers qui ne peut plus s'agrandir.

Salgotarjân, resserrée dans la vallée étroite du Tarjân, est le type même de la ville industrielle du début du siècle. Pas de centre, aucune structuration logique; les cités ouvrières misérables se succèdent le long de la vallée principale et des vallées confluentes, remplissant

l'espace entre les quatre grandes usines : l'aciérie, l'usine de matériel de mines, les deux verreries, et les puits de mines des alentours. A la vétusté et l'inconfort de l'habitat s'ajoute la pollution à laquelle contribuent aussi la voie ferrée et la route nationale 21 qui, courant le long de la vallée, fragmentent la cité (voir figure n° 99). Selon l'enquête urbaine de 1955 (1), dans les 6.099 logements de la ville habitaient 21.975 personnes. La densité par pièce d'habitation était de 2,94 et dans le centre, le taux atteignait même 3,6. La promiscuité et l'incommodité vont de pair : 22 % des immeubles de la ville, 41 % de ceux du centre, sont insalubres. La desserte de la population en équipement n'est pas meilleure ; l'enquête révèle qu'il manque 18 classes d'écoles primaires, 372 places de maternelle, 239 places de crèches, et les services existants, surchargés, fonctionnent dans de mauvaises conditions, comme le lycée qui s'est installé dans l'ancienne caserne de la police ; elle montre aussi que le niveau qualitatif est très insuffisant (hôtellerie, maison de la culture, etc...)

Salgotarjàn, pourtant devenue chef-lieu de département (de Nogràd) en 1950 et un des fiefs de l'industrie hongroise, est un pôle d'immigration important. On estime en 1955 qu'un programme de logement à très court terme, de 3.400 unités, est absolument indispensable et un

(1) Marothy G., 1966.

supplément de 9.300 autres logements doit être prévu dans une perspective de vingt ans pour satisfaire les exigences futures d'une ville qui comptera 50.000 habitants.

b) Un plan d'aménagement qui a comme objectif la rénovation urbaine.

Une fois établi, ce constat n'est pas suivi par des constructions périphériques à la va-vite, mais une étude approfondie envisageant différentes variantes est entreprise. On choisit comme solution, la rénovation de la partie centrale de la ville. C'est la première fois en Hongrie que l'on exprime de telles idées, contraires à la pratique officielle. Aussi, le plan est-il rejeté et de 1955 à 1960, rien ne sera réalisé. Mais les instances locales et départementales sont convaincues du bien fondé des solutions proposées par l'équipe d'urbanistes et, progressivement, un véritable courant populaire et massif infléchit la tendance en faveur de ce plan hardi. Près de cinquante expositions, conférences, débats, viennent à bout de l'entêtement ; après le refus catégorique, les services gouvernementaux finissent par l'accepter pour ne pas mécontenter l'opinion publique de la ville ouvrière qui, dans tous les manuels d'histoire et de sociologie, est citée comme le symbole de la conscience de classe et des luttes révolutionnaires de l'entre-deux-guerres.

A partir de 1960, une fois les crédits de fi-

nancement débloqués, a pu commencer la reconstruction de Salgotarjân, sans que pour autant les difficultés soient à jamais effacées. Le plan, qui est en cours de réalisation, a trois grands objectifs : d'abord, la rénovation de la zone s'étendant entre l'aciérie et la verrerie, comprenant 1.400 logements insalubres et une cinquantaine de boutiques délabrées, à la place desquels 4.000 nouveaux logements s'édifieront dans des immeubles de cinq à dix étages ; de même, c'est sur cet emplacement que le nouveau centre urbain se construira, regroupant les services urbains. Il est prévu pour abriter aussi la population expropriée, la construction de grands immeubles d'habitation situés sur les versants abrupts de la vallée. Le deuxième objectif concerne le transport. La voie ferrée, surélevée, permet le passage des axes routiers conduisant dans les vallées transversales et la gare dans le centre urbain, sera désormais souterraine. La route nationale n° 21, qui jusqu'ici était la rue principale de la ville, est déplacée sur l'autre côté de la voie ferrée. Le troisième objectif vise la modernisation de l'infrastructure et l'assainissement de l'environnement. Un centre de traitement des eaux (10.000 m³/jour), l'isolation souterraine des conduites d'électricité, la construction des réseaux de distribution et d'évacuation d'eau, le chauffage urbain collectif, le recouvrement du lit de la rivière Tarjân, figurent parmi les réalisations urgentes.

c) Le centre ville, pièce essentielle d'un nouveau style d'urbanisme.

Autant que le plan, le style de l'urbanisme de Salgotarjân est plaisant, très différent des exemples rencontrés dans les villes nouvelles ou dans les grands ensembles. L'architecture des immeubles d'habitation est variée et les grands bâtiments s'accordent bien au paysage tourmenté de la vallée étroite. Mais l'attrait principal est constitué par le centre urbain qui fait partie de la première tranche de rénovation et est en grande partie terminé en 1965. C'est une grande place dans le fond de la vallée, ouverte d'un côté vers l'horizon de collines verdoyantes et entourée sur trois côtés par des immeubles de hauteur, de style et d'orientation différents, formant pourtant une indiscutable harmonie. La place est partagée par l'axe principal de la ville. Dans sa partie orientale se trouvent l'hôtel "Karancs" de onze étages avec restaurant, bar, terrasses ; la Maison de la Culture "Jozsef Attila", avec une bibliothèque de 50.000 volumes, une salle de théâtre de 650 places, plusieurs salles de conférences et de réunions, ainsi qu'au rez-de-chaussée des magasins (librairie, souvenirs) et le syndicat d'initiative. Cette partie de la place est fermée par un bâtiment d'habitation de sept étages, premier élément d'un ensemble de douze unités. Dans la moitié occidentale de la place, du côté de la gare ferroviaire et routière, souterraine, s'étend le grand magasin "Centrum", un immeuble de bureaux (Conseil des syndicats du

département, Banque d'investissements, Assurances d'Etat) et, avançant vers le centre de la place, le bâtiment des commerces spécialisés qui, avec ses étalages continus, son salon de thé et café, à l'étage, est un lieu de rencontre très animé. L'ensemble de la place montre une architecture hardie, où se mêlent des tours, des bâtiments à étages décrochés et des immeubles bas, où l'ordonnance des maisons, leur coloration et les matériaux très divers qui les composent, jouent avec l'ombre et la lumière, où la dalle, l'espace vert, les statues et les bancs publics voisinent avec les esplanades vivantes, où la rue peut continuellement se perdre sur des horizons reposants ou sur un alignement d'immeubles crénelés ; l'ensemble de cette composition rappelle certains exemples scandinaves, image inhabituelle dans la Hongrie nouvelle des années 60.

C - TENDANCES ACTUELLES D'URBANISATION.

Progressivement, après 1960, les principes et les méthodes s'infléchissent vers une nouvelle définition de l'espace urbain, qui exige la maîtrise de la croissance anarchique. Jusqu'alors, la ville était considérée avant tout comme un espace de production et d'habitation, une unité soudée au mécanisme de l'économie nationale. Dorénavant, l'espace urbain est plutôt conçu comme une nécessité

rationnelle et humaine.

L'évolution des idées est jalonnée par des séries de mesures qui conduisent à un véritable aménagement urbain, basé sur la perception de la centralité urbaine et l'élargissement du rôle spatial de la ville.

1 - Une nouvelle stratégie urbaine.

Dans la définition d'une nouvelle stratégie urbaine, la publication de la loi d'urbanisme de 1964, l'introduction du mécanisme économique nouveau, en 1968 et l'élaboration du schéma directeur du réseau urbain national (1971) sont les étapes les plus importantes. Ces lois ont défini l'organisation urbaine à l'échelle locale, régionale et nationale.

La loi d'urbanisme de 1964 s'attache d'abord à corriger les effets de l'anarchie de la croissance urbaine. Le moyen indispensable à l'urbanisme - la libre disposition des terrains nécessaires - est réalisé avec le décret sur l'expropriation. En cas d'intérêt public dont les limites sont très étendues (1), l'expropriation peut être prononcée par les instances compétentes du département. Les re-

(1) L'intérêt public est étendu à toute construction projetée par l'Etat, les coopératives, les entreprises, les collectivités, y compris la construction de logement d'Etat, des terrains de sport ou la sauvegarde des monuments.

cours judiciaires de l'exproprié sont limités à la seule question du montant de dédommagement. La base de l'indemnisation n'est pas la valeur commerciale estimée en fonction de l'emplacement du terrain ou du bâtiment, mais la valeur technique. Ce décret rend dès lors possible l'exécution de tous les plans d'urbanisme.

A la grande vague d'immigration qui submerge les villes au cours des années 1960, la spéculation sur les lots à construire et sur les logements en location est devenue inquiétante, surtout avec la montée des prix des terrains et des locations. Le prix du m², 2 à 5 Ft avant 1956, décuple en 10 ans à partir de 1958, et actuellement le même terrain vaut 15 à 20 fois plus qu'en 1955. Ce n'est pas tant la montée du prix moyen qui préoccupe les autorités, que les écarts de prix, résultats d'une spéculation effrénée. Dans les zones viabilisées par l'Etat, les lots privés s'échangent à 300-400 Ft le m². L'espace urbain uniforme du point de vue de la valeur avant 1960, se différencie fortement, selon la viabilité et la situation par rapport au centre. A cet égard, l'exemple d'Esztergom (1) est significatif (voir figure n° 94). Une enquête officielle effectuée en 1969 dans la zone de villégiature du Coude du Danube (environs de Szentendre) rend bien compte de cet-

(1) Les prix à Esztergom ne sont pas exceptionnels ; c'est une petite ville engourdie. On manque, hélas, de publications sur d'autres villes où la flambée des prix est plus grave.

te augmentation de prix (tableau XXXIV).

TABLEAU XXXIV

Prix moyen des lots constructibles dans la zone
touristique du Coude du Danube (1)

année	öl/Ft (2)	m2/Ft	Indice
1957	6-20	2-6	100
1960	10-30	3-9	153
1965	30-60	9-18	346
1966	40-100	19-28	538
1967	60-250	17-70	1192
1968	70-350	20-98	1615
1969	80-500	22-140	2230

Nous citons des conclusions d'enquête, parue dans Tàrsadalmi Szemle, hebdomadaire socio-politique officiel du parti (3) : "Certains ont exploité la conjoncture de la hausse des prix pour augmenter leur revenu personnel. Ils ont acheté 2 ou 3 holds (4) de terre, avant ou juste après les événements de 1956, pour 25-30.000 Forints le hold qu'ils

(1) Enquête de Biro F., parue dans Tàrsadalmi Szemle, 1969 n° 12, p. 83.

(2) öl, mesure traditionnelle de surface (1 m2 = 0,28 öl). Nous rappelons que la valeur officielle de Ft est autour de 0, 2 F en 1970.

(3) 1969, n° 12, p. 83.

(4) 1 hold = 1600 öl = 0,57 hectare.

ont revendus 8 ou 10 ans après, quand les demandes accrues de terre ont fait monter en flèche les prix. La valeur de 2 holds de terre, partagés en 15 ou 16 parcelles - en comptant 300 Ft par ôl,^{CG}/qui est un prix moyen - approche 1 million de Ft, qu'ils ont empoché sans avoir fourni pour cela aucun travail productif, mais seulement en spéculant. Ils ont pu le faire, car ce procédé ne tombait sous aucune loi jusqu'à tout récemment" (1). Ces cas de spéculation ne sont pas des phénomènes isolés, si nous observons que les transactions sont fréquentes. En cinq ans, de 1964 à 1969, dans le seul département de Pest (sans la capitale) on a enregistré 65.175 actes (2).

Dès lors, la lutte contre la spéculation est engagée, elle revêt un double aspect: la diminution de la demande et le contrôle des transactions.

L'aspiration à la maison individuelle est un phénomène social, d'autant plus profond, que nombre de citadins sont d'origine rurale, et ont gardé la nostalgie d'une certaine forme de vie campagnarde. Libéraliser le marché foncier, en le contrôlant et l'orientant, c'était couper court à la spéculation née d'une situation de pénurie d'offre. Les règlements communs aux deux ministères de

(1) L'auteur fait allusion aux règlements d'urbanisme de 18/1968.

(2) Dont 32.541 concernent une maison et 32.634 un terrain nu.

la Construction et de l'Alimentation (1) en 1968, autorisent les lotissements sur les terres en propriété d'Etat ou de collectivité, à condition que ces terres ne fournissent pas de rendement agricole convenable. Les acheteurs éventuels doivent justifier du fait qu'ils ne possèdent pas de bien foncier en dehors de leur résidence principale et doivent signer un engagement aux termes duquel ils s'engagent à ne pas revendre le lot acquis avant cinq ans. Rendu nécessaire par la fréquence de la fraude, un décret-loi de 1971 réaffirme l'interdiction de posséder, par famille, des biens immobiliers en dehors de la résidence principale et secondaire.

Le gaspillage de terrain est ardemment combattu. Déjà en 1964, la loi d'urbanisme oblige les détenteurs de lots situés à l'intérieur du périmètre urbain ou de construire ou de vendre leur terrain dans un délai de un an, aux risques d'expropriation. Plus conséquents, car plus complexes, sont les règlements intervenant en 1971 et 1972, introduisant les nouveaux impôts fonciers, la taxe d'utilisation de surface et les réglementations sur les loyers. Les entreprises et collectivités publiques doivent désormais s'associer à l'équipement de la ville par l'intermédiaire de la patente ; les normes de la construction les obligent, en proportion de la surface urbaine immobilisée ou dominée (étages), à l'entretien de l'espace vert, à la

(1) Règlement n° 18/1968/V. 23.

construction de garages, etc..

2 - Planification à l'échelle de l'agglomération.

Proposés dès 1964 et renforcés ultérieurement, les plans d'aménagement urbain rendus obligatoires, doivent être conçus comme des plans à moyen terme et en harmonie avec les plans d'aménagement régionaux.

Cette orientation est capitale car la ville et son espace environnant forment désormais un tout. Jusqu'alors sujette à spoliation continuelle, la zone péri-urbaine doit entrer dans les plans d'aménagement urbain. Le destin de certaines agglomérations peut changer tout à coup, celles où seule la ville-centre comptait, tandis que les communes environnantes, gardant leur statut villageois, restaient à la traîne.

La délimitation des agglomérations, la désignation officielle d'une nouvelle catégorie de communes, "les communes péri-urbaines" (administration commune avec la ville) inaugurent cette nouvelle politique. En 1970, le plan d'aménagement des cinq grandes villes est terminé (1) et les plans des autres villes sont en cours d'élaboration ou en instance de ratification.

(1) Celui de l'agglomération de Budapest est accepté en 1960, puis en accord avec le schéma directeur du réseau urbain national, un deuxième plan révisé est ratifié en 1971.

Examinons dans le plan d'aménagement de Szeged, les considérations qui président à l'extension spatiale de la ville (1) (figure n° 100). Deux facteurs interviennent dans l'avenir pour justifier l'extension importante de la ville : le rôle de pôle de développement régional attribué à la ville (2) et l'exploitation du gaz naturel à proximité qui lui assurent un développement industriel bénéfique. Les tendances spontanées d'expansion territoriale étirent la ville dans toutes les directions et tout particulièrement vers le Nord-Ouest. Or les contraintes actuelles ou futures de développement spatial demandent une orientation contrôlée. Au Nord, la ville a déjà atteint le périmètre d'exploitation du gaz naturel et pour vingt ou trente ans sa croissance dans cette direction est bloquée. A l'Ouest, la ville a tendance à entourer la zone industrielle pour rejoindre la commune de Kiskundorozsma. La nécessité d'agrandissement de la zone industrielle, ainsi que le tracé de l'autoroute future M5, doivent arrêter la croissance dans cette direction. Vers le Sud, les réserves de gaz, et la frontière yougoslave sont des obstacles impératifs. Dans ces conditions, l'extension de la ville doit être projetée vers le Sud-Est, en direction de Szőreg où s'offrent de vastes terrains disponibles. L'extension ne peut se réaliser que dans le cadre d'une agglomération comprenant les

(1) Takács M., 1973.

(2) Schéma directeur du réseau urbain national, 1971.

communes de Tâpé, Kiskondorozsma, Szöreg, Algyö et Gyálaret (1). L'accroissement de la zone industrielle, voire la création de nouvelles zones, ne peuvent s'envisager que sur les communes d'Algyö et de Kiskundorozsma. Diamétralement opposé aux tendances de l'évolution spontanée, ce plan dirigé entraîne la modification des axes de communication, la construction de deux ponts sur la Tisza et une conception nouvelle du centre urbain devenu trop exigu.

3 - La restructuration de l'espace central de la ville.

L'aspect dominant de l'évolution de la conception urbaine est la révision de l'organisation de l'espace urbain. La "bataille" couronnée de succès de Salgotarján, les expériences urbanistiques des villes nouvelles annoncent une période nouvelle. Les études scientifiques nombreuses mettent en avant la nécessité de la restructuration des villes, la réalisation d'un meilleur agencement fonctionnel, et toutes aboutissent à la conclusion de la priorité absolue de l'aménagement de la partie centrale de la ville (2).

Six types de problèmes apparaissent dans les centres urbains :

1 - La réorganisation des quartiers historiques, pour qu'ils remplissent le rôle fonctionnel de centre

(1) Effectivement, en 1973, ces cinq communes ont été rattachées à Szeged.

(2) Perényi I., 1970.

sans perdre leur caractère architectural.

2 - La rénovation des centres urbains relativement jeunes, dans les établissements, le réseau de circulation, la qualité de logement nécessitent une reconstruction ou un transfert, tout en préservant les valeurs artistiques.

3 - L'extension du noyau central insuffisant des villes moyennes au détriment des quartiers semi-ruraux ou ruraux.

4 - La nécessité de dédoublement du centre dans le cas des villes dont le noyau historique est incapable de remplir les fonctions de plus en plus complexes. Dans ce cas, la construction du nouveau centre ne doit pas négliger la préservation du noyau historique.

5 - La reconstruction intégrale des centres sans valeur architecturale présentant des difficultés de fonctionnement et un capital immobilier déprécié, insalubre.

6 - La création de centre dans les villes nouvelles.

Chaque ville est pratiquement un cas unique par la solution qu'il nécessite ; les villes peuvent se carac-

tériser pourtant dans leurs grandes lignes par un de ces six cas. Nous avons déjà traité du problème de la reconstruction totale avec la présentation de Salgotarjân (cas n° 5). Nous nous attachons à décrire les cinq autres cas représentés par Sopron, Szeged, Kecskemét, Veszprém et Dunaujváros.

Sopron, une des plus vieilles villes de Hongrie, a su conserver et enrichir son patrimoine artistique grâce à la proximité de Vienne, qui avait tout intérêt à la préserver de l'occupation turque au XVIIe siècle. A l'intérieur du triple rempart de forme ovale (voir figure n° 101), s'est accumulée au cours des siècles une richesse, unique en Hongrie, d'architecture romaine, médiévale, baroque, renaissance aussi bien civile que religieuse. Or, par suite de négligence, cet ensemble architectural a subi des dégradations rapides après la guerre. Terminé en 1966, le plan d'aménagement de la ville lui restitue sa valeur en décidant que toute la partie située à l'intérieur du périmètre formé par le boulevard (ancien fossé précédant le second rempart) serait désormais une zone sauvegardée.

La restauration des monuments est en cours, quoique très lente ; par ailleurs, le remplissage des vides (destructions de la guerre) ne se fait pas selon une reproduction fidèle du bâtiment disparu (à l'exemple de Varsovie, Gdansk, etc..), mais par l'insertion de l'architecture mo-

derne ne rompant pas l'harmonie de la rue (selon l'exemple de Buda). Mais ce centre-ville historique n'est pas destiné à devenir exclusivement musée, le plan d'aménagement lui maintient ses fonctions administratives, culturelles et éducatives. Seule, la fonction commerciale est absente, déplacée le long du boulevard. Le tissu de rues très serré et tourmenté du centre est un bon argument pour interdire toute circulation de véhicules ; ainsi, tout l'intérieur du boulevard est réservé aux piétons. La conception de l'aménagement du centre ville est comparable à Kőszeg, Eger, Szentendre et Székesfehérvár.

Szeged est aussi une ville très ancienne ; ce grand centre commercial et culturel au confluent de la Tisza et du Maros a été complètement détruit au cours de l'inondation catastrophique de 1879. La ville reconstruite, obéit à un plan nouveau, radio-concentrique, qui s'appuie sur la Tisza (voir figure n° 100) ; c'est entre la Tisza et le petit boulevard (Lénine) que les institutions du centre urbain prennent place. Dans les vingt dernières années d'activité, la construction accélérée a étendu la ville au delà du deuxième boulevard, ainsi que de l'autre côté de la Tisza (Ujszeged), subissant l'attraction des zones industrielles nouvelles situées à la périphérie. L'agrandissement de la cité a provoqué la sélection spatiale des fonctions centrales. Autour de la Place Széchenyi se regroupe toute l'administration ; entre les places Széchenyi, Kálvin

et Dugonics s'étend le quartier commercial ; la Place du Dôme et ses environs sont les plus hauts lieux culturels, abritant notamment les services universitaires qui franchissent même le boulevard Lénine.

Le plan d'aménagement de la ville (1968) prévoit le doublement de la population (210.000 personnes) en relation avec la découverte des hydrocarbures au Nord de la ville, et le rôle régional de direction que Szeged est appelée à jouer. Trois objectifs principaux ont été fixés : édification de deux ponts pour relier les boulevards sur les deux rives de la Tisza, construction du boulevard extérieur (le troisième) sur lequel s'ouvriraient les zones industrielles et les nouveaux quartiers d'habitation, enfin l'extension du centre urbain. Le centre peut progresser le long de la rue Kossuth, au delà même du deuxième boulevard. Mais du fait de l'extension continuelle de l'espace bâti, la construction de trois centres annexes s'est avérée nécessaire ; ils ont été placés aux croisements du boulevard extérieur et de l'avenue Jozsef Attila (Nord), du boulevard extérieur et de l'avenue Petöfi (Sud) et à Ujszeged (Sud-Est). Ainsi le centre traditionnel demeure, mais se spécialise dans les fonctions de niveau régional, le rôle de desserte urbaine étant dévolu aux centres annexes. Ce plan rappelle celui de Budapest, et il est comparable dans son esprit à ceux de Szombathely et de Pécs.

Kecskemét est une des villes typiques de l'Alföld dont la croissance a été la plus rapide depuis la guerre. En fonction de ce développement, le centre urbain, formé d'un système de places, ne peut plus remplir son rôle, aussi son extension est-elle prévue dans le plan d'aménagement (1966) selon l'axe Nord-Est - Sud-Ouest allant de la gare vers le quartier Lénine (avenues Nagykörösi et Rákóczi). Mais le problème principal demeure : comme dans les autres villes de l'Alföld, le choix de l'emplacement des nouveaux immeubles de plusieurs niveaux à la périphérie détruirait totalement la ville, qui est essentiellement formée de maisons sans étages, entourées de jardins. Une meilleure rentabilité demanderait la localisation des nouveaux bâtiments autour du noyau central au détriment des quartiers semi-ruraux, ce qui a été en partie entériné par le plan d'aménagement ; au centre urbain fonctionnel se juxtaposent ainsi des quartiers d'habitation modernes. Cela nécessite la rénovation de la zone péri-centrale. Mais par ailleurs, le style de construction traditionnel de l'Alföld est considéré par beaucoup d'urbanistes, comme une valeur en soi et par les sociologues, le symbole d'un genre de vie typiquement hongrois. Le plan de Kecskemét, comme ceux de Kiskunfélegyháza, de Kiskunhalas, de Karcag, de Debrecen, de Békéscsaba et d'autres, proposent seulement la rénovation autour du centre des zones immédiates et celles situées le long des axes de circulation majeures. Ainsi la liaison fonctionnelle et architecturale peut être réali-

sée avec les grands ensembles de la périphérie, tout en gardant dans les zones intermédiaires, le tissu aéré, le réseau de rues désordonné, les espaces verts, la densité faible, qui contribuent à l'atmosphère si particulière des villes de l'Alföld.

Veszprém, petite ville épiscopale de la Dorsale de Transdanubie, est devenue une ville industrielle et tertiaire en pleine expansion depuis la dernière guerre. Le développement rapide s'est fait de façon démesurée de tous les côtés. La dispersion des établissements industriels, la voirie inorganique, l'exiguïté du centre, sont les problèmes principaux actuels. Le plan d'aménagement (1968) essaie d'y porter remède : le regroupement des unités de production, la déviation de la route nationale n° 8 sont les premières mesures. La question de centre urbain est cependant difficile à résoudre (voir figure n° 103). Le centre primitif, sur un éperon rocheux, s'est constitué autour du château médiéval. Au XVIIIe siècle, sur l'emplacement du château, se sont élevés la cathédrale et les palais épiscopaux formant l'ensemble baroque le plus pur conservé dans le pays. Dès le XIXe siècle, ce centre était insuffisant et un noyau administratif est né en contrebas du Mont du Château, entre l'actuelle avenue Népköztársaság, la rue Vorosilov et la place Zalka. Les rues conduisant de ce "triangle" administratif à la ville épiscopale devenaient les sièges des commerces et des services. Devant les be-

soins d'espace, le plan d'aménagement ne propose ni l'extension de ce centre, ni sa rénovation, mais la construction d'un nouveau centre sur l'esplanade, l'ancienne place du marché (place Rákoczi). Il assume diverses fonctions s'adressant à une clientèle régionale : administration (siège du parti), accueil (hôtel "Veszprém"), commerce (Grand magasin "Bástya" et nombreuses boutiques). Un programme imposant de logements le complète, le tout dans une architecture variée, de style moderne, et avec le souci de la circulation piétonnière. Cet exemple de dédoublement de centre n'est pas isolé ; l'aménagement de Győr, d'Esztergom et de Vác sont de même type.

Le centre urbain de Dunaujváros est - après 20 ans d'existence de la ville - en construction. Ce centre, situé à proximité du croisement des avenues Vasmü et Dozsa, groupera des établissements de direction administratifs et culturels autour d'un système de places à moitié couvertes : hôtel de ville (à 11 niveaux, terminé) sous-préfecture, maison du parti, Tribunal, hôtel de police, établissement bancaire, maison des jeunes, théâtre (500 places), cinéma (450 places) et "expresso" (café) . Des galeries vitrées et des arcades serviront à des expositions et à quelques boutiques. Le centre commercial commence de l'autre côté du carrefour et longe l'avenue Dozsa. Il est formé de la succession de deux grands magasins, réalisés, auxquels s'ajoutera un centre de service. Ce centre, allongé d'Est en

Ouest, se trouve ainsi à la jonction des deux parties de Dunaujváros, l'ancienne, édifiée avant 1967, dans le style froid que nous avons eu l'occasion de décrire, et la nouvelle, construite depuis (Intercisa) beaucoup plus gaie, variée, colorée. Elle est plus densément construite et les lignes droites ont été délaissées en faveur des lignes courbes (boulevard de Rome) qui permettent une plus grande variété dans la forme, la hauteur et l'agencement des immeubles. Le centre de Dunaujváros est loin d'être une réussite. Les quatre avenues, très animées, le tronçonnent en trois morceaux difficilement accessibles (il n'y a pas de passage souterrain), la place Lénine, immense et déserte, est totalement excentrique et le centre n'inclut pas dans son paysage un atout pourtant majeur, le Danube avec le panorama de l'Alföld. Ce centre restera un rajout trop visible.

Il est intéressant d'observer l'évolution de la conception urbaine, en examinant la deuxième génération de villes nouvelles, celle des années 1960. Leninváros, sur la Tisza, peut servir de modèle (voir figure n° 104).

Rendue nécessaire par l'implantation du Combinat Chimique de la Tisza en 1955, on a prévu la construction d'une ville de 10.000 habitants. En 1963, d'après les résultats d'un concours national, le plan d'urbanisme définit les nouvelles préoccupations.

- La ville doit être conçue pour 40.000 habitants et doit jouer un rôle de commandement régional. Les infrastructures construites actuellement pour la ville de 10.000 habitants, doivent permettre l'extension progressive.

- Le plan de la ville ne peut être basé sur une zonation rigide, chaque élément devrait pouvoir s'étendre dans l'espace, avec la seule obligation impérative du maintien de l'espace vert entre usines et habitations.

- Quatre quartiers de 10.000 habitants doivent être prévus, qui comprendront chacun des équipements autonomes, y compris les établissements industriels employant la main-d'oeuvre féminine.

- Dans l'espace urbain, on doit porter une attention particulière à l'harmonie de la composition des fonctions et de l'architecture. Ainsi, il faut équilibrer les impressions visuelles provoquées par des hautes cheminées d'usine, en insérant dans un paysage urbain varié, des tours isolées d'habitation.

La ville se construit actuellement à partir de ces données. Déjà, les huit tours de dix-sept étages implantées dans le centre, donnent une nouvelle dimension à la ville dont les bâtiments ont en moyenne sept niveaux. Avec une telle densification des constructions, le diamètre

urbain n'est que de 1,5 km, ce qui réduit considérablement le coût des équipements. Le plan est original : le centre, occupant une position effectivement centrale et intégrant tous les services du niveau urbain et régional, est entouré par les quatre quartiers d'habitation, dont il est séparé par un espace vert. La circulation a été conçue judicieusement, en séparant circulation automobile (sens Nord-Sud) et circulation piétonnière (Est-Ouest). Le long de ce dernier axe, se groupent les services quotidiens. La densité élevée de la population (300 habitants/ha) est atteinte par l'interdiction de la construction de pavillons individuels, qui seront autorisés dans les villages proches. La politique des espaces verts vise aussi la rentabilité : par rapport aux autres villes nouvelles, la surface à entretenir est diminuée de 30 à 40 % par l'installation de terrains de sports ainsi que de parcs de plein air pour enfants de 10 à 14 ans, dans les clairières de la forêt entourant la ville des trois côtés. De même, les piscines et le parc de loisirs ont été placés dans la forêt ; ainsi, ils n'augmentent pas la superficie urbaine ni le coût des réseaux d'infrastructure. Enfin, le souci d'agréments l'environnement explique le système de lacs artificiels au milieu desquels se trouve le centre.

D - LES HOMMES ET LA CITE.

La ville évolue, change de visage, reflète la croissance économique du pays. Elle ne peut pas échapper aux règles de la société nationale, aux hésitations, aux retournements de situation qui la caractérisent. La ville est ainsi la projection spatiale de la société en continue transformation. Mais la ville est aussi une collectivité d'hommes, vivant une réalité quotidienne qui dépend d'un ensemble de facteurs strictement locaux. Conceptions nationales et aspirations individuelles se rencontrent dans le même espace urbain. S'agit-il d'opposition, d'aliénation, d'harmonie ? Comment l'individu s'adapte, participe, ou se révolte, a-t-il d'ailleurs le droit de se manifester ou doit-il subir consciemment ou inconsciemment les règles d'une société dont les rapports de force sont canalisés d'avance ?

1 - Le pouvoir local.

La population urbaine élit les représentants du quartier qui siègent dans le Conseil municipal. Théoriquement, le Conseil est la seule autorité compétente dans la commune, mais en pratique, l'exercice du pouvoir a des limites étroites. La politique globale en matière d'économie urbaine, est définie par le Parlement (après proposition du Comité exécutif du MSZMP (1) et son application

(1) MSZMP : Parti ouvrier socialiste hongrois.

est strictement contrôlée. Les bureaux techniques du Conseil (enseignement, santé, budget, planification, etc..) doivent présenter leurs projets aux bureaux correspondants du Conseil du département, dépendant de ministères concernés. La grande majorité des entreprises, organismes localisés sur le territoire urbain, reçoivent les ordres directement des ministères ou des conseils de département : la ville n'a aucune autorité légale sur elles. En fait, le Conseil municipal a trois fonctions principales : administrer, gérer les équipements urbains, élaborer les plans de développement de la ville en fonction des besoins immédiats et lointains. La pierre d'achoppement du pouvoir local est la dépendance financière où il se trouve. C'est l'Etat qui octroie (directement ou par le canal des départements) les crédits nécessaires au fonctionnement et au développement urbains. La ville n'a pas le droit de contracter des emprunts bancaires (sauf à court terme et pour un montant très limité), ni d'augmenter les impôts locaux qui sont fixés par l'Etat. Le pouvoir local est donc bien mince, encore que se dessine une tendance lente mais continue vers une plus grande autonomie. Un des aspects essentiels de cette évolution, est la plus grande latitude dont bénéficient les conseils municipaux en matière de budget.

a) L'extension du pouvoir de décision des Conseils urbains.

L'illusoire décentralisation des décisions,

principe toujours énoncé ("le centralisme démocratique") mais jamais réalisé, prend véritablement effet à partir de 1968 et surtout depuis qu'est entré en vigueur, le 1er janvier 1971, l'ensemble des règlements définissant l'exercice du Conseil. Ces règlements ont une très grande importance, car le Conseil municipal a désormais un début d'autonomie budgétaire, qui lui permet de devenir progressivement l'organisme directeur de la ville. Jusqu'en 1968, les recettes de la ville provenaient presque entièrement de dotations d'Etat ; la ville était en complète subordination, car l'Etat commandait aussi les dépenses.

Les nouveaux règlements allègent la mainmise de l'Etat sur le budget et laissent aux villes une partie des recettes locales. Parmi ces recettes, les plus importantes sont les suivantes :

- la patente des entreprises : la ville perçoit 6 % des bénéfices bruts réalisés dans toutes les entreprises de production et de service de la ville. De même, les coopératives agricoles payent à la ville la patente qui est de 1 % de leur bénéfice brut annuel.
- la taxe d'occupation du sol et la taxe de location du sol, acquittées par les entreprises et dont le barème est défini selon l'emplacement de l'entreprise à l'intérieur de l'espace urbain.
- l'impôt sur la propriété bâtie, payé par la population.

- la taxe urbaine de développement exigée aussi bien des entreprises que de la population, et dont la somme est laissée à l'appréciation de chaque Conseil municipal.

A ces nouvelles ressources, il faut ajouter un certain libéralisme de gestion financière. Ainsi, le Conseil peut contracter dans certaines conditions, un emprunt bancaire. Le plan budgétaire étant établi pour la durée du Plan national (5 ans), le Conseil est libre de répartir des dépenses comme bon lui semble pendant la durée de l'exercice ; de même, contrairement aux pratiques du passé, les sommes non utilisées peuvent être reversées sur l'exercice suivant.

b) Diminution de la part des dotations d'Etat dans les budgets urbains.

A partir de ces remarques préliminaires, le budget de la ville comprend deux parties obligatoires, aussi bien au niveau des recettes que des dépenses : le budget d'entretien et le budget de développement. Les recettes et leur destination sont sensiblement différentes.

Le budget d'entretien a trois sources : les sources locales comprennent les recettes de fonctionnement des entreprises sous l'obédience du conseil, les différentes taxes (parcs à voitures, marchés, etc..) recueillies par la municipalité et les impôts payés par la population.

Les sources partagées entre l'Etat et la municipalité sont une partie de la patente (1/3), l'impôt sur les salaires versés (6 % des salaires), la taxe sur le capital fixe des entreprises (5 % de la valeur), l'impôt foncier des coopératives agricoles. La troisième source est la subvention de l'Etat.

Ces recettes doivent assurer l'entretien et répondre à l'extension des entreprises existant dans la ville. Dans certains domaines, l'Etat se réserve le droit de regard en fixant les dépenses obligatoires ; c'est le cas pour les salaires, les services des Ponts et Chaussées, l'entretien des bâtiments publics ou collectifs. Dans les domaines obligatoires, l'Etat fournit directement la capacité financière (dotation budgétaire).

C'est la deuxième partie du budget, le budget de développement qui est la plus intéressante. Récemment créé, ce budget est appelé à devenir le principal outil d'autonomie aux mains du Conseil local. Les recettes afférentes à ce budget sont : la taxe urbaine de développement, l'impôt de la propriété bâtie, la taxe d'occupation et de location des sols (sources locales), la patente des entreprises (2/3 du total) et leur taxe d'utilisation du matériel (sources partagées), la subvention de l'Etat et le crédit bancaire.

Comme pour le budget d'entretien, l'Etat oblige à certains types de dépenses qui concernent la construction de logements, d'hôpitaux et d'établissements d'enseignement secondaire ; le reste de la liquidité (en moyenne 30 % du budget) peut être librement utilisé par le Conseil. La dotation d'Etat assure donc seulement les dépenses obligatoires de développement.

c) Exemple du budget urbain de la ville de Baja.

Pour illustrer le budget de développement nous présentons les recettes et les dépenses d'une ville moyenne hongroise, Baja. Par sa population (34.000 habitants), ses activités (10.000 emplois industriels) et son niveau d'équipement, elle occupe une situation intermédiaire entre les villes de l'Alföld et de la Transdanubie (tableaux XXXV et XXXVI).

Les prévisions du budget comptent à Baja pour 39 % des recettes et 30 % des dépenses autonomes, ce qui est déjà un réel progrès par rapport aux années antérieures. La planification prévoit le retrait progressif de l'Etat, ce qui serait possible avec l'expérience financière acquise des Conseils d'une part, et le développement économique d'autre part. L'Etat concentre la dotation financière sur les villes en retard économique, dont les ressources locales ne permettent pas le fonctionnement. Le principe de différenciation du coefficient de participation

TABLEAU XXXV

Budget de développement de la ville de Baja
Recettes prévues pour la période du IVe plan quinquennal
(1971-1975)

Origine	1971-75 mille Ft.
1 - Taxe urbaine de développement (population)	8.505
2 - Impôt du sol construit ou constructible (population)	7.340
3 - Location du sol	-
4 - Autres sources locales (taxes urbaines diverses)	13.270
5 - Patente des entreprises	8.313
6 - Patente des coopératives agricoles	434
7 - Taxe d'utilisation du matériel	1.378
8 - Dotation d'état pour dépenses obligatoires	106.570
9 - Dotation du Conseil de département	500
10 - Crédit bancaire	
- logements collectifs	28.700
- autres	6.000
11 - Total des recettes (1 au 10)	181.010
12 - Transfert d'argent des entreprises pr. logement	11.012
pour infrastructure	5.500
pour social	9.000
13 - Valeur du travail volontaire (population)	6.000
14 - Valeur du matériel de récupération	1.000
15 - Total des recettes (12 au 14)	32.512
TOTAL DES RECETTES (11 + 15)	213.522

(1) Source : Mairie de la ville de Baja.

des ressources locales est déjà admis, dans le souci d'équilibrer le développement. Si le Conseil dispose du tiers du budget urbain - ce qui est déjà un progrès par rapport au passé - il faut toutefois souligner l'indigence de ses ressources. Il peut alors difficilement envisager une modernisation des structures dont le besoin se manifeste pourtant. Aussi le moyen le plus sûr de développement reste-t-il la dotation exceptionnelle de l'Etat pour la réalisation de tel ou tel équipement en particulier. Baja a réussi à obtenir, après une longue attente, des crédits pour la mise en place du réseau de gaz, mais l'adduction d'eau et le tout-à-l'égout sont encore différés. Toutes les villes ont de graves retards d'équipement et toutes voudraient se voir octroyer la subvention spéciale des autorités centrales.

Jusqu'en 1971, il n'y a pas eu en Hongrie de véritable plan d'intervention. Les décisions sont souvent dénuées de logique, résultats de marchandages ou d'actions obscures. Certes, on favorise systématiquement les villes nouvelles et les chefs-lieux de département, mais pour le reste des villes, il n'y a pas de stratégie définie. Et c'est là que l'action des Conseils municipaux diverge. Dans la course aux crédits, le savoir-faire, la persévérance, les relations d'un maire ou d'un secrétaire local du parti peuvent être déterminants pour exporter la manne. La figure n° 106 montre l'importance des investissements dans l'infrastructure desservant la population, pour la période

1967-1969. Elle reflète le jeu d'influences des pouvoirs locaux qui peut aboutir à des écarts de 1 à 10. Ainsi, Baja recueille 622 forints par habitant en moyenne, alors que Szekszárd, toute proche, de structure et de population comparables, en reçoit 4.908.

Cette course aux faveurs continue en revêtant de multiples aspects. La loi de 1971 sur la fiscalité communale, vise à modifier les rapports entre les unités de production et l'autorité locale. Les villes ont grand intérêt à attirer les entreprises nouvelles et à entretenir de bonnes relations avec la direction des entreprises déjà existantes, car celles-ci représentent les principales sources de revenus, non seulement par le paiement des patentes et des différentes taxes, mais aussi par leur propre budget socio-culturel qu'elles peuvent mettre à la disposition du Conseil municipal. La bonne entente entre les directions d'entreprises, le Conseil, et le Comité exécutif du parti peut créer un climat propice à l'expansion de la ville.

2 - La collectivité locale.

L'organisation collective des années 50 puisait sa force dans l'égalité, dans la misère et les conditions de vie médiocres de la grande majorité de la population urbaine. Etant donné l'évolution favorable du niveau de vie, la collectivité locale est-elle toujours aussi uniforme et

aussi solide ?

Le temps est révolu où l'économie nationale était subordonnée à la mobilisation de masse, sous le signe des concours de production, de stakhanovisme ou de travail "volontaire". Certes, la commémoration d'un événement marquant de l'histoire contemporaine suscite l'enthousiasme des militants, mais les mots d'ordre ne sont plus mobilisateurs d'énergies comme auparavant.

Pourtant, l'effort collectif existe, mais les motivations ont changées. Les slogans politiques ont laissé la place à des préoccupations relatives aux conditions de vie. Le besoin matériel crée des communautés d'intérêt, capables de sacrifices et de générosité. L'augmentation de la production, obtenue grâce à une organisation collective du travail et la participation de chacun à l'effort de groupe, entretient l'espoir du partage des bénéfices entre les travailleurs. Des heures supplémentaires prises sur le repos dominical sont offertes par les citoyens quand il s'agit de réalisations propres à améliorer le cadre de vie des habitants qui ne rechignent pas non plus devant les sacrifices financiers que cela suppose. C'est la déficience de l'industrie du bâtiment, incapable de satisfaire les besoins grandissants de la population, qui a suscité ce mouvement de coopération.

Prenons quelques exemples dans le département

de Bács-Kiskun (1). A Kecskémét, en 1960, mis à part quelques routes, le réseau de communication était constitué par des rues sans revêtement, transformées en bournier à la moindre pluie. Le Conseil municipal inscrit à un chapitre de son budget, la modernisation des rues comme l'objectif prioritaire dans le développement urbain. N'ayant pas de grandes disponibilités financières pour réaliser les travaux, une propagande destinée à sensibiliser les habitants est amorcée par voie de presse, circulaires, réunions de quartiers. Les plans de travaux y sont discutés, modifiés selon les critiques formulées. La population offre des heures de travail gratuitement, les entreprises acceptent de prêter des machines, un bureau d'études se constitue, animé par des cadres proposant leurs compétences. C'est ainsi qu'en deux ans, 82 rues sur 22.512 mètres de longueur, reçoivent un revêtement moderne. La valeur du travail fourni par les habitants, atteint 8.612.000 forints.

A Baja, la pénurie des logements a suscité l'action concertée des mouvements de jeunesse et du Conseil municipal, mettant en commun tous les efforts pour la construction de maisons individuelles destinées aux jeunes ménages. Produits d'une large participation des brigades de construction spontanée travaillant les samedis et les dimanches, 252 logements ont été remis à leurs propriétaires en 1964. Dans la valeur totale des logements, le travail col-

(1) D'après "Bács-Kiskun megye gazdasági és kommunális fejlődésének 25 éve" (25 années de développement économique du département de Bács-Kiskun). Ouvrage collectif, Kecskémét, 1970.

lectif intervient pour 10 %.

A Kalocsa, dans la même période, le problème majeur est la mauvaise desserte en eau potable : elle se fait par six puits artésiens au débit faiblissant et par 93 puits individuels jugés dangereux du point de vue sanitaire. A L'appel du Conseil, 1960 propositions ont été enregistrées, avec 1.489.000 forints de la part de la population. La ville a construit des installations de service d'eau et a terminé en 1963, la pose de 22.530 mètres de canalisations.

Des exemples semblables peuvent être évoqués dans chaque ville. Dans la mobilisation collective, les instances politiques, section locale du parti, du Front patriotique (1), le mouvement de jeunesse communiste (2), le syndicat des ouvriers, jouent le rôle de catalyseurs.

A l'échelle nationale, départementale. urbaine, on récompense financièrement les collectivités qui ont montré le plus d'initiative et le plus d'enthousiasme dans le travail.

Etant donné l'organisation empirique du travail, sa qualité est souvent médiocre, mais dans la phase actuelle, on ne peut prétendre à autre chose qu'à la satisfaction quantitative de la population. Les bonnes volontés, si nom-

(1) Hazafias Népfőnt.

(2) KISZ, Kommunista Ifjúsági Szövetség.

breuses soient-elles, ne peuvent pallier la faiblesse des ressources matérielles. Dans l'espace urbain surgissent d'incompréhensibles différences d'équipement. Nous évoquons seulement deux exemples dans la ville de Baja. Ne disposant en 1963 que d'une petite somme d'argent pour la réfection des voies publiques, le Conseil municipal ouvre un concours entre les habitants de la ville, et ceux qui offrent le plus grand nombre d'heures de travail volontaire obtiennent la somme disponible. Les deux rues (1) qui enlèvent l'offre, s'enorgueillissent maintenant de leur aspect moderne ; elles sont les seules dans ce quartier semi-rural. L'autre exemple est tout récent. Un concours inter-quartier est ouvert en 1974 pour savoir où doivent commencer les travaux d'adduction d'eau. C'est le quartier le plus offrant (travail et finances) qui bénéficie de la somme d'argent dont dispose le Conseil et qui ne suffit pas à prévoir l'équipement de l'ensemble urbain.

3 - Quartiers et classes sociales.

L'évocation du quartier urbain en Hongrie ne peut se faire qu'avec une référence à une homogénéité morphologique et fonctionnelle, mais non sociale. En effet, l'observateur est vite trompé : le rapport n'est pas évident entre nature des constructions et contenu social.

(1) Rues Pásztor et Darázs, dans le quartier de Szállásváros (voir figure n° 92).

Le meilleur exemple est fourni par les villes de l'Alföld: dans les quartiers d'aspect rural de la périphérie urbaine, n'habite plus une population en majorité agricole. Le mélange social l'emporte partout ; il résulte d'une politique volontaire et d'une crise aiguë de logement.

L'observation minutieuse contredit pourtant ces propos généralement répandus et claironnés. S'il n'y a peut-être pas de quartiers et de classes sociales dans les villes, on peut parler de secteurs urbains et de stratification sociale.

Le centre ville est le domaine des logements d'Etat. Ces logements de prix très modéré ont été distribués aux gens de condition modeste, mais irréprochables du point de vue politique. Ces logements anciens, dépourvus de confort moderne se sont rapidement dégradés par suite du peu de souci qu'en avaient les services concernés. Au cours des années 1960, une sélection spontanée intervient, avec le départ des familles aisées, renforçant l'homogénéité sociale (ouvriers, petits fonctionnaires). Il n'y a pas de conscience de classe, mais un comportement individuel, un niveau et un genre de consommation comparables. Si le terme n'était pas impropre dans un pays socialiste, on pourrait parler de "prolétariat urbain".

Les zones entourant le centre sont nettement

différentes. Dans les maisons ou logements en propriété privée, vit une population urbaine enracinée, vieillissante, calme, de niveau social moyen quoique très hétérogène, car la cohabitation de plusieurs générations est répandue. Le vieillissement s'accroît pourrât-on dire parallèlement à l'accélération de la construction, car dès qu'ils peuvent, les jeunes s'échappent de cette zone. Dans les logements devenus alors trop grands, ils sont remplacés par des immigrants, locataires, ou bien dans les villes touristiques, des chambres sont mises à la disposition du service de logement chez l'habitant de l'IBUSZ (1).

Dans la zone de la ville où dominent les jardins attenants, vit une population dont l'origine rurale est plus ou moins lointaine. A côté de ceux qui perpétuent l'activité agricole comme occupation principale ou secondaire, se trouvent les citadins de fraîche date, qui ont préféré à l'appartement en location, ces maisons où le jardinage et l'élevage des cochons et volailles leur permettent de garder un genre de vie qui leur est cher.

Indépendants d'une localisation zonale précise, les immeubles récents abritent une population encore différente. Leurs caractères communs sont la jeunesse, le dynamisme, l'ouverture, le niveau d'instruction plus élevé. Par le confort qu'ils offrent, ces nouveaux immeubles attirent

(1) Organisme officiel de tourisme.

la population de jeunes intellectuels exigeants, mais n'ayant pas de revenus suffisants pour entreprendre une construction individuelle.

Ce n'est qu'une couche mince de la population qui a des disponibilités financières suffisantes, pour habiter, ce qui est un rêve, les petits collectifs. Ces co-propriétés abritent les intellectuels riches de la société urbaine : médecins, cadres supérieurs de la production, directeurs d'administration, responsables des instances politiques. Les autres riches de la société, les artisans, par exemple, que leurs fonctions ne lient pas au centre, préfèrent la villa isolée, dans les zones résidentielles entourant le centre.

Plusieurs critères définissent donc cette structuration socio-urbaine : l'ancienneté de résidence urbaine, l'origine sociale, l'âge, le niveau de culture et la richesse matérielle. Avec la prolifération des constructions privées et coopératives, désormais, c'est le critère de richesse qui prime.

Presque insensible dans les petites villes, cette stratification sociale qui prend appui dans la structure urbaine, devient de plus en plus visible au fur et à mesure qu'augmente la taille de la ville. La cristallisation des oppositions est à son maximum à Budapest (1), mais

(1) Fodor L., Schultz J., 1972, pp. 58-59.

déjà dans les cinq grandes villes, cette image urbaine est caractéristique et ne cesse de s'affirmer encore davantage. Les résultats d'une enquête récente, menée sous l'égide de l'Institut Statistique à Pécs (1) définissent assez bien cette tendance. Au cours des années 1971-72, les 1.443 logements nouveaux recensés (2) se répartissent de la façon suivante :

- logements d'Etat, en location (grands ensembles) :	485 (33,6 %)
- logements construits par le Conseil municipal et vendus au privé (grand ensemble) :	596 (41,3 %)
- logements construits en coopérative (petits collectifs) :	171 (11,8 %)
- villas individuelles :	191 (13,3 %)

Les logements d'Etat sont loués pour les trois quarts, à des travailleurs manuels de condition modeste ; les villas individuelles (plan standardisé) sont habitées en majorité par des familles d'ouvriers, tandis que les petits collectifs concentrent essentiellement les "travailleurs intellectuels" (72 %). Ce n'est que dans les logements proposés par la municipalité que se réalise le brassage social ; travailleurs manuels et intellectuels y sont en proportion é-

(1) Parus dans Területi Statisztika, 1973, n° 5, pp.579-580.
(2) Sur un total de 2.483 logements livrés.

quivalente (1). Dans le choix du logement et de son environnement, les critères de revenus jouent un rôle certain (voir tableau XXXVII).

TABLEAU XXXVII

Répartition des familles dans les nouveaux logements à Pécs
selon le type de construction et le revenu familial
1971-1972

	Logements grands ensembles		Petit collectif coopératif	Maison indi- viduelle
	Etat	Municipal		
Revenu par per- sonne, Ft/mois	931	1.408	1.550	1.224
Loyer, Ft/mois	313	-	-	-
Remboursement de prêt de O.T.P.(2); Ft/mois	-	350L	606	437
Nombre de person- nes par famille	3,29	3,28	2,88	3,63

La répartition dans l'espace des types de logement, introduit un clivage sensible. Les petits collectifs

(1) Le Conseil municipal attribue ces logements, après examen du dossier des postulants. L'attente est souvent de plusieurs années.

(2) O.T.P. = Országos Takarékpénztár (Caisse d'Epargne).

se concentrent dans les zones urbaines les plus plaisantes, sur les pentes boisées de Mecsek (Tettye) surplombant la ville au Nord. Les grands ensembles se situent en contrebas de la montagne, à l'Ouest, entre la vieille ville et les mines d'uranium de Kövágoszöllös, tandis que les maisons individuelles sont situées pour la plupart, au Sud de la ville, dans le quartier de Megyer.

D'une façon générale, dans les villes, les oppositions sociales se manifestent dans les habitudes quotidiennes, le comportement, la consommation, sans que transparaissent quelque signe de vie de quartier ou de solidarité de classe. Cette indifférence s'explique par le fait qu'il n'existe qu'une mince couche de la population qui soit vraiment privilégiée ; d'ailleurs, l'individualisme l'emporte partout.

La rapide croissance économique et les profondes mutations sociales n'ont pas provoqué un changement brutal dans l'espace urbain. Il y a un décalage fortement marqué entre le contenu fonctionnel et social de la ville, et son aspect extérieur, sa structure, son organisation. Plusieurs raisons essentielles sont à évoquer : controverses dans la définition du rôle de la ville, sources d'hésitations dans la politique urbaine, priorité est donnée aux investissements productifs au détriment de l'infrastructure urbaine ; carence catastrophique de l'industrie du bâtiment,

centralisation excessive des décisions et enfin, héritage historique pesant. Il en résulte l'anarchie de la croissance spatiale périphérique, l'indigence des quartiers centraux, la dégradation de l'immobilier, l'aggravation des conditions de vie. En fait, l'essentiel de l'effort se porte sur la recherche obstinée d'un modèle urbain, dans la construction des "villes nouvelles socialistes", mais les résultats restent peu probants. Ce n'est que très récemment, parallèlement d'ailleurs à de nouvelles orientations économiques générales, que la restructuration de l'espace urbain est à l'ordre du jour.

Selon leurs aspects et structures, la plupart des villes hongroises restent profondément marquées par l'héritage historique. Les empreintes du passé sont loin d'être uniformes ; des divergences, bien enracinées, séparent les villes de l'Alföld des autres villes du pays, et cela dès avant la révolution industrielle. Les décalages ne cessent de persister jusqu'à nos jours comme le montre la figure n° 107.

L'évolution récente de la structure urbaine est fortement soumise à l'influence de ces facteurs historiques (figure n° 108).

Trois types principaux de villes dominent la nature de l'intervention urbanistique.

- La ville de l'Alföld, datant en général de la période de reconquête sur les Turcs (XVIII^e siècle), est dès son origine, habitée essentiellement par des agriculteurs et présente un petit noyau urbain entouré d'une zone semi-rurale étendue. La plupart de ces villes, à peine effleurées par l'industrialisation, présentent une structure urbaine figée. Seuls les chefs-lieux administratifs se développent rapidement ; d'abord, par la croissance périphérique, puis actuellement par la croissance du centre urbain monumental.

- La ville "historique", assemblage de quartiers différenciés autour d'un centre étendu, à noyau souvent médiéval, domine la Transdanubie et la Dorsale du Nord, lieux d'ancrage de l'industrialisation récente, ces villes ont grossi par bourgeoinement périphérique, sans ordre, étendant dans l'espace, cités ouvrières, zones pavillonnaires, aires de production, atteignant et assimilant les villages d'alentour, pendant que des quartiers centraux anciens se dégradent de plus en plus. L'intervention récente vise la sauvegarde des richesses architecturales, tandis que le centre fonctionnel se dédouble, incapable de supporter les exigences de service et de transports.

- Entre ces deux types nettement opposés, quelques formes de transition apparaissent. C'est le cas des villes marginales de l'Alföld, où l'on retrouve les schémas

typiques des villes de la Grande Plaine, mais où les quartiers semi-ruraux sont beaucoup moins étendus et ne forment plus un anneau parfait. Une autre forme de transition est présentée par des villes assez récentes, fortement spécialisées : villes nées de la révolution industrielle de la fin du XIXe siècle, villes touristiques de l'entre-deux-guerres. Dans leur structure et leur architecture, elles s'apparentent aux villes historiques, sans avoir leur régularité et leur ordre.

- Enfin, le troisième grand type, est la ville nouvelle à zonation fonctionnelle très stricte, à tissu urbain aéré, dont les éléments s'agencent en quartiers de voisinage. Son architecture n'a rien de comparable à celle des autres villes, aussi ces villes nouvelles apparaissent-elles comme des corps étrangers dans l'ensemble urbain, en particulier les villes de la première génération, qui n'ont pas de centre.

°
° °

C O N C L U S I O N

Après avoir analysé la structure des villes, les tendances d'évolution, les transformations socio-économiques, il est nécessaire d'examiner quelle est la place

des villes dans la société nouvelle, installée voici trente ans. La densité urbaine en Hongrie étant déjà élevée à l'avènement du socialisme, il s'agit donc de savoir comment le nouveau régime va prendre en main la destinée des villes.

Au moment des grandes transformations de 1949-50, aucune ville n'est supprimée et l'accession des localités au statut urbain - tradition historique - continue à être pratiquée jusqu'à nos jours. Mais la liste des villes s'allonge immédiatement : on y incorpore les grosses localités industrielles, bastions de la lutte révolutionnaire de la classe ouvrière, tandis que les banlieues ouvrières sont réunies aux villes-centres.

On reconnaît aux villes leurs fonctions administratives comme chefs-lieux de département ou de canton, mais la signification de ce rôle change. Avant la guerre, ces villes représentaient un certain esprit d'indépendance - si cher à la petite noblesse provinciale - vis-à-vis du pouvoir central de la capitale. Après la guerre, elles deviennent les centres d'organismes politiques à partir desquelles est menée la révolution sociale, sous les ordres directs de la capitale, dont elles sont les simples relais. La ville apparaît ainsi comme une nécessité organique du nouveau système politique.

Dans le combat politique et social engagé, le

nouveau pouvoir s'appuie constamment sur les villes, auxquelles il distribue ses faveurs, mais leur demande en contrepartie de servir d'exemples. Aussi, si dans les campagnes le processus est très lent, dans les villes la restructuration de la société est-elle rapide, passant par l'élimination des classes exploitantes et de la petite bourgeoisie réactionnaire, la nationalisation des biens de production et l'implantation des formes collectives de production et de gestion. Les villes en avance dans cette bataille sociale reçoivent la qualité de "socialistes" : dans les années 1950 on parle ainsi de "ville industrielle socialiste", de "ville nouvelle socialiste" et même de "ville agricole socialiste" (1).

La prise effective de pouvoir dans les villes par des communistes convaincus de la classe ouvrière, depuis le responsable d'un îlot urbain jusqu'au maire (2), est significative de la volonté de restructuration sociale, mais aussi du désir de contrôler étroitement la destinée des villes. Deux organismes fonctionnent côte à côte pour diriger les affaires urbaines, le conseil municipal qui a

(1) Exactement de "ville des coopératives agricoles de production" (Termelőszövetkezeti város), c'est-à-dire ville où tous les agriculteurs sont membres de coopératives. La première de ces villes est Turkeve, qui reçoit le titre le 18 février 1951, suivie bientôt par Karcag, Kisujszállás, Mezőtur, Orosháza, Békéscsaba...

(2) Kádár lui-même, n'est-il pas un ancien ouvrier maréchal ferrant ?

la charge de l'administration et la section du Parti, qui a le droit de contrôle et de décision et qui exécute à l'échelon local, les décisions centrales.

La mobilité exceptionnelle suscitée par les transformations profondes de la société donne à la ville un autre rôle : réceptacle des mouvements de migration provenant surtout de la campagne, elle façonne les masses humaines en leur imprimant des caractères spécifiques. La paysannerie surprise par la révolution sociale pour laquelle elle est mal préparée y acquiert une conscience politique qui se fortifie lors de son passage dans la classe ouvrière urbaine.

Ce rôle social et politique de la ville décroît et s'estompe au fur et à mesure que la collectivisation gagne les campagnes et que le régime se consolide. Mais la ville provinciale réagira toujours fidèlement et immédiatement aux moindres changements d'orientation politique, sociale ou économique, beaucoup plus que la capitale ou la campagne rurale ; aux niveaux autant collectif qu'individuel, la subordination politique ou financière des services d'Etat est renforcée par une composition sociale plus homogène, une structure des fonctions économiques moins variée et un éventail de revenus fermé, un système de propriété uniforme et pour finir, un pouvoir local fantôme manquant de ressources budgétaires propres. Ainsi c'est dans les

villes provinciales que l'on saisit le mieux les tendances majeures d'évolution du pays, et à ce titre les villes peuvent être considérées comme les projections locales d'une société globale en gestation.

La concentration du travail industriel donne aux villes le dynamisme économique nécessaire pour remplir ce "contrat social". Nécessité conjoncturelle (recherche du moindre coût d'infrastructure), ou expression d'une volonté politique (concentration, affermissement de la classe ouvrière), l'industrie urbaine est un gouffre démographique, alimenté sans cesse par des vagues d'immigrants, mettant ainsi en évidence l'insuffisance du niveau technique, où l'augmentation de la production modulée par les Plans s'obtient grâce à l'accroissement de la main-d'oeuvre.

Il serait injuste de limiter le rôle du secteur industriel à l'offre d'emploi à la population urbaine, alors que son influence s'exerce sur la qualité des logements et au delà, sur la vie culturelle, comme le prouvent les indices de corrélation élevés. En effet, les grosses unités industrielles ont leur budget propre, une autonomie de gestion très souple de surcroît, leur capacité de financement est souvent plus élevée que celle de la ville, ce qui rend par conséquent leur poids politique déterminant. Leur prestige politique repose sur leur réussite sociale, ce qui leur assure de trouver la main-d'oeuvre, qui par

ailleurs commence à tarir. L'installation de crèche, de maternelle, d'écoles techniques, de clubs de sport, de bibliothèques, de maison de la culture dans une ville est le plus souvent liée à la présence de l'industrie. Une partie de leurs budgets est obligatoirement consacrée à la construction de logements, qui exige nécessairement la viabilité au préalable. Pour la ville c'est une aubaine, car il ne s'agit plus que de compléter l'infrastructure. Le niveau d'équipement, la qualité de l'environnement, somme toute le dynamisme général d'une ville dépendent alors de la clairvoyance des dirigeants, qui comprennent l'interdépendance de l'usine et de la ville : la ville peut offrir l'espace, l'infrastructure d'accueil de base, des avantages fiscaux, l'usine donnera en contrepartie emplois, équipements socio-culturels. Dans cet engagement, quels que soient les rapports humains, l'usine est toujours plus puissante : l'industrie annexé, subordonne la ville.

Pourtant, dans ce domaine aussi les données changent progressivement. Le prestige d'une usine, la fierté d'appartenir à une collectivité bien organisée et représentant maints avantages ne séduisent plus. L'effritement de la classe ouvrière urbaine, hier encore monolithique, est évident. L'amélioration très sensible des conditions d'existence renforce la mentalité individualiste et sectaire. La valeur du travail manuel disparaît derrière le prestige de "la blouse blanche" (1). Une nouvelle société ur-

(1) Cette dévaluation du travail manuel devient si inquiétante qu'elle constitue le thème central de l'hebdomadaire socio-politique du Parti à la fin de 1975 (Társadalmi Szemle, 1975, n° 12).

baine est en formation, celle de la génération qui n'a pas connu la guerre, ni les heures difficiles de l'après-guerre, qui ne peut accepter une vie de misère individuelle actuelle dans l'attente d'un bonheur collectif futur promis.

L'image de la ville, dans ses aspects urbanistique et architectural reflète ces tendances. Méprisés, rejetés comme des rappels incessants du passé, les marques tangibles de l'organisation urbaine sont d'abord violemment attaquées, mais la destruction des "symboles", l'édification d'autres paraissent artificielles au regard des traditions fortement enracinées. La révolution sociale ne possède pas de moyens assez persuasifs pour effacer des siècles de civilisation urbaine. Après une période généreuse de recherche de modèle, force est de constater la nécessité d'adaptation de la conception socialiste aux cadres légués par l'histoire. Entre temps un grave problème est apparu : négligés pendant trop longtemps, le cadre bâti, l'environnement urbain, les infrastructures se sont fortement détériorés, alourdissant d'autant les dépenses de reconstruction. Si les efforts sont partout louables, et la volonté de bien faire évidente, on est encore loin d'avoir résolu les problèmes embarrassants de logement, de transport, d'environnement socio-culturel, sans parler de l'esthétique urbaine qui en est la première affectée. Malgré les imperfections et les retards accumulés, le renou-

veau urbain actuel prend forme. Il n'est pas étranger aux changements structurels intervenus progressivement, tant sur le plan social, que sur le plan économique. L'ère de consommation de masse qui débute, exige un cadre urbain approprié, où évolue une société plus différenciée qu'auparavant avec une certaine tendance aux clivages jusqu'ici inconnus dans l'espace urbain. C'est le grand changement par rapport aux années 1950 : les profondes transformations sociales s'accomplissaient alors dans un cadre urbain figé, tandis que maintenant toute modification socio-économique se projette immédiatement dans la structure de l'espace urbain.

Peut-on affirmer que l'évolution est uniforme en Hongrie ? Certainement pas, les différences sont considérables parce que les conditions historiques, les traditions urbaines, les fonctions urbaines mêmes sont multiples à travers le pays. La société socialiste n'a pas du tout effacé les fortes divergences qui séparent depuis deux siècles villes de Transdanubie et villes de l'Alföld; villes industrielles de la Dorsale Hongroise et villes de marché agricole des plaines et collines du Sud du pays; la capitale hyperdéveloppée et toutes les autres villes qui apparaissent endormies, négligeables, très "provinciales". Bien au contraire, la nouvelle société introduit d'autres clivages, ajoute d'autres catégories, crée d'autres subdivisions : villes nouvelles, chefs-lieux administratifs,

bénéficient des privilèges du régime. On peut aussi penser aux villes "oubliées", certaines pour des raisons géo-politiques, d'autres pour leur rôle joué dans des périodes d'histoire contemporaine.

Finalement, la ville reste l'image fidèle de la société, reflétant ses contradictions, suivant son dynamisme et ses aspirations. Si la volonté politique unifiée reste longtemps déterminante, elle s'estompe de plus en plus devant la force des facteurs locaux divergents, historiques, humains, économiques.



